

A.—SRI B. D. JATTI (Minister for Food and Civil Supplies).—

(a) No. However, permission of the licensing authority is necessary if a wholesale dealer intends to sell rice to another licensed wholesale dealer in the State.

There is also a system of permits to transport (export) rice from any place in Mysore State to any place outside the State and also for transport of rice to or from or within the border area.

(b) (i) The Director of Food and Civil Supplies, Bangalore.

(ii) The Deputy Commissioners of Districts.

(iii) The Assistant Commissioners of Revenue Sub-Divisions of Belgaum, Chikodi, Bijapur, Indi, Gulbarga and Bidar and Assistant Commissioners doing duty as Range Officers in Bangalore City and Assistant Director of Food and Civil Supplies (Depots), Bangalore.

(iv) The Food and Civil Supplies Assistants to the Deputy Commissioners of South Kanara, Gulbarga, Bidar, Bijapur and Belgaum and Headquarters Assistants to the Deputy Commissioners of Belgaum, Bijapur, Gulbarga and Bidar.

(c) Nil.

MR. DEPUTY SPEAKER.—Next, call attention notice, but the hon'ble Member is absent.

BUDGET ESTIMATES FOR 1968-69—DEMANDS FOR GRANTS

DEMAND No. 4—TAXES ON VEHICLES.

SRI MOHAMED ALI (Minister for Information and Publicity, Transport and Tourism).—Sir, on the recommendation of the Governor, I beg to move :

“That a sum not exceeding Rs. 19,17,000 including the sums already voted on account be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year for the period ending 31st day of March, 1969, in respect of ‘Taxes on Vehicles’.”

MR. DEPUTY SPEAKER.—Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 19,17,000 including the sums already voted on account be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year for the period ending 31st day of March 1969, in respect of ‘Taxes on Vehicles’.”

28TH MARCH 1968

37

†ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ಯಾಲನಯ್ಯ (ಹಾಸನ).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರುವಂತಹ ಈ 19 ಲಕ್ಷ ಚಿಲ್ಲರೆ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ನಾಲ್ಕು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಏನಿದೆ ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಂಪನಿ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 780 ಜನ ಫೇರ್‌ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಇದ್ದರು. ಅವರ ಪೈಕಿ ವಿಧವೆಯರು ಮತ್ತು ಮೈನರ್ಸ್ ಗಾರ್ಡಿಯನ್ಸ್ ಇದ್ದರು. ಇದನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ 1956ರಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಅಕ್ಟ್ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಒಂದು ವಿಧಾಯಕವನ್ನು ತಂದು, ಅದು ಆಕ್ಟ್ ಆಗಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂತು. ಜಾರಿಗೆ ಬರುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆ ಕಂಪನಿಯ ಆಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಜವಾಬ್ದಾರಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಾನೂನನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು. 1953 ರಿಂದ 31-2-1956ರ ವರೆಗೂ ಆ ಕಂಪನಿಗೆ ಸುಮಾರು 5 ಲಕ್ಷದ 7 ಸಾವಿರದ 825 ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿತ್ತು. 1-4-56ರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 6 ತಿಂಗಳಿಗೆ 3 ಲಕ್ಷದ 43 ಸಾವಿರದ 70 ರೂಪಾಯಿ ನಿವ್ವಳ ರಾಶಿವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿತ್ತು, 3-9-56ರಲ್ಲಿ 5 ಲಕ್ಷದ 76 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಕಂಪನಿಯು ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಇತರ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ವಿಯೋಗಿಸಿತ್ತು. ಸರ್ಕಾರ ಈ ಕಂಪನಿಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ 1956ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಕ್ಟ್‌ನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದು ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಫಸ್ಟ್ ಏಪ್ರಿಲ್ 1956ರಲ್ಲಿ ಈ ಕಂಪನಿಯ ಆಸ್ತಿ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕನೂನನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಸುಮಾರು 6 ತಿಂಗಳ ಕಾಲ ನಿಧಾನವಾಯಿತು. ಅಂದರೆ 1956ನೇ ಫಸ್ಟ್ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ ಎಂದರೆ 6 ತಿಂಗಳ ಮೇಲೆ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಆಗಿದ್ದ ಬೋರ್ಡ್ ಆಫ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ಸ್‌ನ್ನೇ ಸರ್ಕಾರದ ಡೈರೆಕ್ಟರುಗಳನ್ನಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಸಿದರು. ಈ ಒಂದು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿತೋ ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಕೋಲಾರದ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿತು. ಅದರ ಫೇರು ಬೆರೆ ಅಥವಾ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಫೇರು ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಕಾಂಪೆನ್ಸೇಷನ್‌ನ್ನು ಕೊಡುವಂತಹ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಬಹಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಮಾಡಿತು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಕಂಪನಿಯ ಫೇರುದಾರರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಒಂದು ಪರಿಹಾರದ ಹಣದ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡಿತು ಎಂದರೆ, ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆ ಕಂಪನಿಯ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಫೇರ್ ವ್ಯಾಲ್ಯೂ ಏನಿತ್ತೋ ಅದರ ಸರಾಸರಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಂದು ವರ್ಷ 3 ತಿಂಗಳ ಡಿವಿಡೆಂಡ್‌ಗೆ ಹತ್ತು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸೇರಿಸಿ ಕೊಟ್ಟರು, ಅದೇ ಕೋಲಾರ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡಿದರು ಎಂದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ಅದರ ಫೇರ್ ವ್ಯಾಲ್ಯೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಕಂಪನಿಯ ಮಾಲೀಕತ್ವ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದ ಒತ್ತಾಯಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೆಚ್ಚು ಫೇರ್‌ವ್ಯಾಲ್ಯೂ ಕೊಟ್ಟಿತು. ಇವೆರಡೂ ಕೂಡ ಒಂದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಯಿತು, ಸುಮಾರು 1-4-56 ರಿಂದ 31-3-57 ಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಂತಹ ಆ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಸುಮಾರು 7 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿತು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡರೆ ಫೇರು ಒಂದಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 26 ರೂಪಾಯಿನಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರ ನಿಗದಿ ಮಾಡಿರುವುದು 16 ರೂಪಾಯಿ 50 ಪೈಸೆ. ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಂಪನಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಅದಾಯ ತೆರಿಗೆಯ ಅಡ್ವಾನ್ಸ್‌ ಡಿವಾಸಿಟ್ ಒಂದು ಲಕ್ಷದ 85 ಸಾವಿರದ 511 ರೂಪಾಯಿ ಇತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾದಂತಹ ಹಣವನ್ನು ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಡಿವಾಸಿಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರು ಹಿಂತಿರುಗಿಸಿ ಕೊಟ್ಟರು, ಅದು ಸುಮಾರು 49 ಸಾವಿರದ 863 ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟನ್ನು ವಾಪಸು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಕೊಟ್ಟಂಥ ಹಣ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಆ ಹಣವನ್ನು ವಾಪಸು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಹಣ ಈ ಕಂಪನಿಯ ಫೇರ್‌ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್‌ಗೆ ಸೇರಿತಕ್ಕಿದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅದನ್ನು ಇದುವರೆಗೂ ಹಿಂತಿರುಗಿಸಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಅಕ್ಟ್ ಸೆಕ್ಷನ್ 3 ಫ್ರೊವಿಸೊ 2 (ಎ) ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಪರಿಹಾರದ ಹಣ ಏನೆಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಮಾಡುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಹೇಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಅದರಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಅಡ್ವಾನ್ಸ್ ಡಿವಾಸಿಟ್ ಏನಿತ್ತು ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಯಾವ ಒಂದು ನಿಯಮವೂ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ವಾಲನಯ್ಯ)

ಇಲ್ಲ. ಯಾವ ಒಂದು ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆ ಒಂದು ಪ್ರೈವಿಟೊನಲ್ಲ ಏನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಅದರ ಅರ್ಥವನ್ನು ವಕ್ರಮಾಡಿ ಆ ಹಣವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಇನ್ನೊಂದು ಅಂಶ ಏನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆಕ್ಟ್ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇರೆ 1-4-1956 ರಿಂದ 31-3-1957 ರವರೆಗೆ 3 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು 2,22,133 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ಡೈರೆಕ್ಟರುಗಳು ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರಿಟ್‌ಫೈರ್‌ಮಾಡಿ ಅದು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ತೀರ್ಮಾನವಾಯಿತು. ಇದನ್ನು ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಸುಪ್ರೀಂ‌ಕೋರ್ಟ್‌ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಆ ಕೇಸು ಇನ್ನೂ ಏನೂ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಬೇಗನೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಬೇಕು. ಗೌರ್ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ ಗೌರ್ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಕೊಡಬೇಕಾದ ಆದಾಯ ತೆರಿಗೆ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಕಾಂಪನ್ಯೇಸೇಷನ್ ಮೊಬಲಗಿನಿಂದ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಗೌರ್ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಪೇರರ್ ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು ಅದರಲ್ಲಿ 2 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ಗೆ ವಜಾ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಅಡ್ವಾನ್ಸ್ ಡಿಪಾಜಿಟ್‌ನೂ ಕೂಡ ಪೇರರ್ ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಕೂಡ ಇದುವರೆಗೂ ಪೇರರ್‌ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಆಂಧಿನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಬಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನವರು ಮತ್ತು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಭೀಮಪ್ಪನಾಯಕರು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದಾಗ ಅವರು ವಾಗ್ಧಾನ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಂದ ಈ ಅಡ್ವಾನ್ಸ್ ಡಿಪಾಜಿಟ್‌ನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡಿಸುತ್ತೇವೆ ಮತ್ತು ಪೇರರ್‌ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಾಗಿಯೂ ನಷ್ಟ ಆಗದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಈ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಇದುವರೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾದ ವಿಚಾರವಾಗಿದೆ. ಈ ಇನ್‌ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಪೇರರ್ ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥ ದುಡ್ಡಿನಲ್ಲಿ ವಜಾ ಮಾಡಿರುವುದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ. ಮತ್ತು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಮಾಡುವ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಅಡ್ವಾನ್ಸ್ ಡಿಪಾಜಿಟ್ ಹಣ 49,803 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪೇರರ್‌ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಆದಾಯ ತೆರಿಗೆ ದಾಖ್ತು ಮೊಬಲಗು ಇವೆರಡನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ ಪೇರರ್‌ಹೋಲ್ಡರುಗಳಿಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ಮಾಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಆ ದಿವಸದಿಂದ ಇವೊತ್ತಿನವರೆಗೂ 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬಡ್ಡಿ ಸೇರಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಆಫೀಸುಗಳ ವಿಚಾರ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಮೊಗರ್ ದರ್ಬಾರ್ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ರಾರಿ ಪರಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸೆಂಟಿನಸ್ ಇದೆ. ಅದು ಪೋರ್ಚುಗೀಸ್ ಚಿರಿಟರಿ ಎಂದು ಆ ಅರ್ಜಿಯಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಇದೆ. ಪೋರ್ಚುಗೀಸ್ ಚಿರಿಟರಿ ಎನ್ನುವುದು ಮಾಯವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲವೇ? ಇದು ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದಲ್ಲಿದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ಮರೆತುಹೋಗಿದೆಯೇ? ಆ ಪದಗಳನ್ನು ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ನನಗೆ ತಿಳಿಯದು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪುಟ್ಟಸ್ವಾಮಿ (ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಶಾಖೆಗಳ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಅದು ಹಳೇ ಸ್ಟೇಷನರಿ ಫಾರಂಗಳು.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ವಾಲನಯ್ಯ.—ಆ ಹಳೇ ಫಾರಂಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪದಗಳನ್ನು ಹೊಡೆದುಹಾಕಬಹುದಾಗಿತ್ತಲ್ಲ. ಇನ್ನು ವೇ ಬ್ರಡ್ತ್‌ಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪಿ.ಎ.ಸಿ. ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಆಡಿಟರ್ ಜನರರವರು ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವೇ ಬ್ರಡ್ತ್‌ಸ್ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದೆಯೇ ಎನ್ನುವ ಶಂಕೆಯನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಕೊಡಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ವೇ ಬ್ರಡ್ತ್‌ಗಳು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಹಾಸನದಲ್ಲಿ ಸಹಿತ ಒಂದು ವೇ ಬ್ರಡ್ತ್ ಇದೆ. ಅದು ಸರಿಯಾಗಿ ತೊಕವನ್ನು ರಿಕಾರ್ಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ಈ ವೇ ಬ್ರಡ್ಡನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಕೂಡದು

ಎಂದು ನಿರ್ದೇಶನ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವೇ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ಸ್ ಹಾಕಿರತಕ್ಕಂಥ ಉದ್ದೇಶ ಏನು ಇದೆಯೋ ಆ ಉದ್ದೇಶ ಸಾರ್ಥಕವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇದರ ಚಾರ್ಜಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರುಗಳು ಇದರಿಂದ ರಾಥವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಅನುಕೂಲವಾದ ಸ್ವಲ್ಪವೇಶ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರವರ ಹ್ಯಾಂಡ್‌ಮೇಡ್ ಆಗಿ ಹೋಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರವರಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಡಿ ಇದ್ದರೆ ಬಹಳ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ರಾರಿಯವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಫೀಸಿನ ಒಳಗೆ ಕರೆಕ್ಷನ್ ವಿಪರೀತ ಆಗಿದೆ. ನೀವು ಬೆಂಗಳೂರು ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಫೀಸ್ ಮುಂದೆ ಹೋದರೆ ಎಷ್ಟು ರಾರಿಗಳು, ವಾಹನಗಳು ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಜನಗಳು, ಈ ಅಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಸಂಬಳ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ಅಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು. ಕೆಲವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಈ ಅಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥವರಿಗೆ ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ 250 ರೂಪಾಯಿವರೆಗೆ ವರಮಾನ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವರು ಒಳ್ಳೆಯವರು ಇದ್ದರೂ ಕೆಲವರು ಇವರು. ಆದರೆ ಬಹು ಮಂದಿಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಲಂಡನ್ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಏತಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ತಡವಾಗುತ್ತದೆ, ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಯೋಚಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ ಅಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗಿ, ಯಾವ ನೂಡೆನೆಯನ್ನೂ ಕೊಡದೆ ಸರ್‌ಪ್ರೈಸ್ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟನ್ ಮಾಡಿದರೆ ಆಗ ಅವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳ ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಏತಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ತಡ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ವಿಚಾರ. ಈ ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ನ್ಯಾಷನಲ್‌ವೈಸೇಷನ್ ಅಗುವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಈಗ ಇರುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಇನ್ನೂ ಉತ್ತಮವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಡಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವ ಭರವಸೆ ಸೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಈ ಭರವಸೆ ಇನ್ನೂವರೆಗೂ ಈಡೇರಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಕೆಲವು ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಾ ಇವೆ. ಕೆಟ್ಟು ಹೋದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹಿಂತೆಗೆಯುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳಾಗರೂ ಕೂಡಿ. ಆವರಾರೂ ಕೂಡ ರೂರರ್ ಏರಿಯಾಸ್ ಕಡೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸಿ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟಗಳನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಟೀರಿಯರ್ ರೋಡ್‌ಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಲು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಹಣ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಉತ್ತರ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಇಂಟೀರಿಯರ್ ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ತಿಳಿದು ಬಂತು. ಅದೂ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆ. ಅದನ್ನು ಜಾಗೃತ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಹಾಸನದ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ವಿಷಯ ಆ ಕೆಲಸ ಬಹಳ ದಿವಸದಿಂದಲೂ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಜಾಗೃತ ಮುಗಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಾಸನ ಡಿಪೋವಿನಲ್ಲಿ 6-7 ವರ್ಷದಿಂದ ಕೂಲಿಗಾರರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಅಲ್ಲ ಇಲ್ಲ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಬೋರ್‌ವೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕೋಣ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಕೆಲಸ ಇದುವರೆಗೂ ಆಗಿಲ್ಲ. 600-700 ಜನ ಡಿಪೋವಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ಟೂರಿಜಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಹಾಸನ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಮೊಸಳೆ ಎಂಬಲ್ಲಿ ಹೊಯಸಳರ ಕಾಲದ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದಂಥ ಶಿಲ್ಪ ಕಲಾಶಾಸನಗಳು ಇವೆ.

Sri MOHAMED ALI.—This demand does not relate to Tourism.

11-00 A.M.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ವಾಲನಯ್ಯ.—ಅಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದಂಥ ಹೊಯಸಳರ ಕಾಲದ ದೇವಸ್ಥಾನಗಳೂ ಸಹ ಇವೆ. ಬೇಲೂರು ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಿಬೀಡುಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಮೊಸಳೆ ಎಂಬ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿಯೂ ದೊಡ್ಡ ದೇವಸ್ಥಾನಗಳೂ ಇವೆ. ಅದು ಹೊಳೆನರಸೀಪುರದಿಂದ ಕೇವಲ ಐದಾರು ಮೈಲಿಗಳ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗಳು ಹೋಗಿಬರುವುದಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿಸಿದರೆ ಬಹಳ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಪ್ವಾಲಯಯ್ಯ)

ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಬರತಕ್ಕ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೋಸ್ಕರ, ಅಲ್ಪ ಶಿಲ್ಪಗಳು ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಕರಾ ಕುಶಲತೆಗಳನ್ನು ಅವರು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ, ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ಎರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ.

* Sri H. C. LINGA REDDY (Malur).—Mr. Deputy Speaker, I rise to accord my wholehearted support to the Demands that have been placed before this House by the Hon'ble Minister for Tourism and Transport. While so doing, I would like to say a few words.

I am glad that the Road Transport Corporation has been making profits: During the year 1964-65 to the extent of Rs. 62,48,659, during the year 1965-66 Rs. 71,27,423 and during the year 1966-67 Rs. 40,47,006. I would like to know the reasons why during the year 1966-67, there is lesser profit.

It is also necessary that the Road Transport Corporation lays down a definite policy with regard to the nationalisation of bus routes in the State. To the question put by me, the Hon'ble Minister was pleased to state the other day that Government were considering the question under Section 68 (c) of the Motor Vehicles Act, 1939. But unless the policy is made known definitely, the private operators will be at a disadvantage. And specially when the Road Transport Corporation is making good profit, it is very necessary that the bus routes should at least be nationalised on a phased basis in the Fourth Five-Year Plan and sufficient facilities made available to the travelling public in the State. When we nationalise the road transport routes in the State, it is necessary that we should leave a certain mileage for the private operators as in Madras State. In Madras State, I hear, 200 miles and below have been left to the private operators to operate their private buses. But in our State it is not made clear. At least, it is better that hundred miles and below routes are left for the operation of the private operators in all the States so that the private sector also may be definite about their work and about their routes, and they may ply their buses in those routes at least.

It is very necessary that the Road Transport Corporation should pay greater attention to the administration in the City area because they have been incurring losses in the City routes. They are not getting sufficient profits because they are not paying sufficient attention. It is necessary that they should improve the City Bus Services and make more facilities available to the public. They should have a better checking system and supervision by the ticket collectors in the City area and make this venture in the City also profitable. When we are making profits outside the City in the rural areas, there is no meaning in not making profits in the Cities. In the City also there is traffic from place to place from morning till night 10 O'clock. Therefore, if our Department pays sufficient attention here, I think it is certainly possible to make profit in the City Services also.

With regard to the Transport Corporation, I would like to make another suggestion. Instead of the Minister being the Chairman of the State Transport Corporation, it is better a whole-time Officer is made the Chairman, because the Minister will have no time to look to the administration. If a whole-time Officer is made the Chairman of the Road Transport Corporation, I think he will have sufficient time to pay attention to the problems of the Corporation. Then, I think even the City Services will be in a position to make profit and the City Transport problems get solved better. Thereby, I do not mean to say that the Minister or the Deputy Minister will not be in a position to solve problems. I am sure, they will. But they will be engaged in the day-to-day administration and they will not have sufficient time at their disposal for looking to the many problems that will be arising in the Road Transport Corporation connected with the City Service as also the rural services. I, therefore, suggest that a whole-time Officer or even a non-official whole-timer be appointed as the Chairman of the Road Transport Corporation.

Now, coming to the other Demand of the Hon'ble Minister, namely, Tourism, I am glad that the State Government has prepared an Integrated Tourist Development Programme. But I am afraid they have not made sufficient provision for the carrying out of the several items of programme that they have included in the Programme for the State. I only wish that the Government make sufficient provision for the implementation of the several items of programme that have been included under the Integrated Tourist Development Programme of the State. I think it is necessary that a master-plan of tourist programme is prepared for each District. For example, in Kolar District, besides Nandi Hills, we have other places of tourist importance like Avani, Antargange and Kurudumale in Mulbagal Taluk. These places get very little attention for being developed as places of tourist centres. Facilities have to be created to the tourists to visit these places. We have to see that a book is prepared for the development of all these areas. Nandi Hills is being developed now by the Government to some extent: but the development is not sufficient.

I understand from the Government that they are thinking of constructing some official quarters also on the Nandi Hills. A Canteen has been recently opened there. Some water supply programme also is under progress. If construction of quarters is also taken up on the Nandi Hills and if buildings are allowed to come up all over the Hills, I think that will mar the beauty of the Nandi Hills. Not only that. It would become a very busy place with a noisy atmosphere; and it may not attract sufficiently large number of tourists. On the other hand, tranquil atmosphere should be created to attract tourists. From that point of view, it is better that the number of buildings constructed on the Nandi Hills are restricted. Instead of thinking of Nandi Hills for constructing quarters, the Government will do well to think of the other two Hills that are there, just by the side of the Nandi Hills. These

(SRI H. C. LINGA REDDY)

two small Hills can be selected for construction of quarters not only for officials but also for others. If the Government are contemplating to construct official quarters on the Nandi Hills, it is better they give up the idea of constructing them on the Nandi Hills, and instead construct them on the neighbouring two Hills which may also be developed. The Cubbon Bungalow and other bungalows that are on the Nandi Hills may be sufficient for providing accommodation to the tourists who come there to spend some time in relaxation. Those bungalows and other habitations may be exclusively preserved for the tourists. With a view to increasing the number of buildings and quarters for providing additional accommodation for the tourists and other travellers, the other two Hills can be taken up for construction and this area may be preserved exclusively for tourists alone who go round the place and spend time holidaying. Therefore, Sir, I would urge very strongly that the Government prepares a Master Plan with regard to the development of all the Tourist Centres in all the districts. I have taken Kolar district as an example. There are several people coming from all parts of the world at the time of Dasara Festival and other times and we have a salubrious climate in the State and we have a number of attractions. Therefore, it is necessary that not merely in a few places—taking the places on a random—but in each place in every district where such development could be made, it should be made on a systematic way. We must take up each district and see that each place of tourist importance there is developed.

With regard to the Information Department, I am glad that Government have opened nineteen.....

SRI MOHAMED ALI.—Sir, I may submit that to-day the Demand is only with regard to Transport. Tourism and Information will come up afterwards.

SRI H. C. LINGA REDDY.—Then, with these remarks I welcome the Demand once again and conclude.

† ಶ್ರೀ ಸಿದ್ಧಯ್ಯ ಕಾಶೀಮಠ್ (ಶಿರಹಟ್ಟಿ).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ 19 ಲಕ್ಷದ 17 ಸಾವಿರದ ಒಂದು ಬೇಡಿಕೆ ನಮ್ಮ ಮುಂದಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಯಾವ ರೀತಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅದೇ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಕ್ ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನೂ ಸಹಾ ಅವರಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾದ್ದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಕರ್ತವ್ಯವೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇತ್ತ ಕಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದಂತೆ ಅತ್ತ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನೂ ಕೂಡ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದರ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಇನ್ನಾದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಈ ದಿವಸ ಈ ಅರ್. ಟಿ. ಒ. ಏಜೆಂಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ವಾಹನಗಳಿರಬೇಕು—ಮತ್ತು ಆ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಯಾರು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಆ

ಕೆಲಸ ಈ ದಿವಸ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಫೀಸಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವಾಹನಗಳಿಲ್ಲ. ಕೆಲವಕ್ಕೆ ವಾಹನಗಳು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇರುತ್ತವೆ. ಅದುದರಿಂದ ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗಿದೆ—ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಒಂದೊಂದು ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಫೀಸಿಗೆ ಎಷ್ಟು ವಾಹನ ಗಳಿರಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಅಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೆ ಇದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಳಂಬವಿಲ್ಲದಂತೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇದೇ ಬೆಂಗಳೂರುಲ್ಲಿ ಕೆಲವಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವಾಹನಗಳಿಲ್ಲ. ಅದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳು ಬಹಳ ವಿಳಂಬವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಕೆಲವೊಂದು ಅಫೀಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ವಾಹನಗಳು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದ್ದರೂ ಚಿಂತೆ ಯಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಒಂದೊಂದು ಅಫೀಸಿಗೂ ಎಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಇರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಕೂಡಲೆ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಅಫೀಸುಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಕಂಜಿಷನ್ ಬಹಳವಾಗಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ನಮ್ಮ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಅಫೀಸಿಗೆ ಒಂದು ಸ್ವಂತ ಕಟ್ಟಡವಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ತನ್ನದೇ ಆದ ಕಟ್ಟಡ ಇರ ಬೇಕು. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಬೇಕಾದ ಕೆಲವು ಪ್ರಿಂಟಿಂಗ್ ಘರಂಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿದೆ. ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ತನ್ನ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಆ ದಿವಸವೇ ಆತನ ಕೆಲಸಗಳು ನೆರವೇರುವಂತಿರಬೇಕು. ಅಂಥ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಡಲೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ನಿವೇದನೆ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ದಿವಸ ಈ ಟ್ರಾಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಯಾವ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕೊಂಡು ಬಳಸುತ್ತಾರೋ ಅದನ್ನು ಆಯಾಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೇ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ಒಂದು ಅನುಕೂಲಿ ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕಾದ್ದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಆದರೆ ಈ ದಿವಸ ಹಾಗಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರೂ ಅವುಗಳನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ನಿಗೆ ಈ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂಬ ಒಂದು ನಿರ್ಬಂಧವಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಒಹಳ ತೊಂದರೆ ಆಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಜನಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಕಠಿಣವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮನಗಾಣಬೇಕು. ಅವರು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು 3—4 ತಿಂಗಳು ಕಾದರೂ ಅದು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆಗ ಜನಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರು 300—400 ಮೈಲಿಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ನಿಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಕಾಲಹರಣೆ ಮಾಡುವುದೆಂದರೆ ಬಹಳ ಕಠಿಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇವುಗಳನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸಿಂಪಸ್ ಸರ್ಚಿಫಿಕೇಟುಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ನೋಂದಣಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಕೆಲಸಗಳು ಬೇಗ ಆಗಬೇಕಾಗಿಲ್ಲದೆ ನಾನು ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ :—ಈ ದಿವಸ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸು ಹಾಗೂ ರಾರಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಂದೇ ಕಡೆ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಕೆಲಸಗಳು ಬಹಳ ನಿಧಾನವಾಗುತ್ತವೆ. ಅದುದರಿಂದ ಒಂದೊಂದು ಬಾಬಿಗೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಾಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ ಕೆಲಸಗಳು ಬೇಗ ಆಗುತ್ತವೆಂದು ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಆ ಕಂಜಿಷನ್ ಕೂಡ ತಪ್ಪುತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಇವುಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಅಫೀಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡು ತ್ತೇನೆ. ಈ ದಿವಸ ತೆರಿಗೆ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪಣ ಬರುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅದರಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಭಾಗ ವನ್ನು ಈ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗೆ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದು ಅಗತ್ಯವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೊಂದರೆ ಬಂದಿದೆ ಒಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಗಂಡ ಮತ್ತು ಹೆಂಡತಿ ಈ ಇಬ್ಬರೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಗಂಡನನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಯಲ್ಲಿಟ್ಟು ಹೆಂಡತಿಯನ್ನು ಗುಲಿ ಗುಲಿಕ್ಕೋ ಅಥವಾ ಮತ್ತೆಲ್ಲಿಗೋ ವರ್ಗ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲಸಕ್ಕೂ ಸಹಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರೆಲ್ಲಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ವಾಗಿ ಬಡ ನೌಕರರು. ಅವರಿಗೆ ಎರಡು ಕಡೆ ನೌಸಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗು ತ್ತದೆ. ಅದುದರಿಂದ ಆ ಇಬ್ಬರೂ ಒಂದೇ ಕಡೆ ಇರುವಂತೆ—ಇತರ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವಂತೆ, ಇವರಿಗೂ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅದುದರಿಂದ ಇಂಥ ಒಂದು ಆದೇಶವನ್ನು ಆ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಕೆಳಹಿನ್ನೆಲೆಗೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಡೈವರುಗಳಿಗೆ ಕ್ಯಾರ್ಪರ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ಕ್ಯಾರ್ಪರ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡಲೇಬೇಕು. ಮತ್ತು ಒಂದೊಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ

(ಶ್ರೀ ನಿಡ್ಡಯ್ಯ ಕಾಶೀಮಠ್)

ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಡ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ಆಯಾಯಾ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲೇ ಇಡಬೇಕು. ಈ ದಿವಸ ಕೆಲವರನ್ನು ಬದರಾಯಿನಿ ಬೇರೆ ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಆಗಿದೆ. ಅದಾದರಿಂದ ಆಯಾಯಾ ಡಿವಿಜನ್‌ಗೆ ಸೇರಿದ ಡ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ಆಯಾಯಾ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲೇ ಇಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರನ್ನು ವರ್ಗ ಮಾಡಿದರೆ ಅವನು ತಿಂಗಳ 130 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮನೆ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುವುದು. ಅವರಲ್ಲಾ ಬಹಳ ಕಡಮೆ ಪಗಾರದವರು. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಇವರನ್ನು ಡಿವಿಜನ್‌ನಿಂದ ಡಿವಿಜನ್‌ಗೆ ವರ್ಗ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ವಾಂಧುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ, ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಮಾಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಬೇಕಾದ್ದಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್ ಮಾಡಿ ಈ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಜಾಗೃತ ಬದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಫಂಡ್ಸ್ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅದರೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಒಂದು ನಿಯಮಿತ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತ ಬರಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒಂದು ಕ್ಲುಪ್ತಕಾಲಕ್ಕೆ ಮುಗಿಸತಕ್ಕ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಇನ್ನು ಅಕ್ಸಿಜೆನ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳು ತಾಶೀರ್ದಾರರ ಆಫೀಸಿನಿಂದ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮಿಷನರ ಆಫೀಸಿಗೂ ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ ಆಫೀಸಿಗೂ ತಿರುಗಾಟದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕಾಲ ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಇರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಕಡೆಗೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳೆಲ್ಲಾ ಬಹಳ ಹಳೆಯವು. ಅದುದರಿಂದ ಅವುಗಳೆಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ನೀರೂ ಮತ್ತು ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಧೂಳು ಎಲ್ಲ ಒಳಗೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳೆಲ್ಲ ಒಂದೂ ನೆಟ್ಟಗಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥ ಪಕ್ಷಪಾತಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಗೂ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ, ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಸಹಾ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಉತ್ತಮಪಡಿಸಬೇಕು.

ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಲಕ್ಷ್ಮೀಶ್ವರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಪದೇ ಪದೇ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಅವುಗಳನ್ನೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಮೋಟಾರ್‌ವಾಹನಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾಕಷ್ಟಿಲ್ಲ. ಅತ್ತ ಕಡೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಲಕ್ಷ್ಯಕೊಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸತಕ್ಕ ಗೂಡ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಗುತ್ತಿರಲಿ. ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೆ ಕೈಬಿಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀಮತಿ ಚಂಪಾಬಾಯಿ ಬೋಗಲೆ (ಕಾಗವಾಡ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್‌ಸ್ಪೋರ್ಟ್ ಡಿವಿಷನ್‌ನಿಂದ ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ ನಾನು ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಲು ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ತಿರುಗುಸ್ಸುಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ವಾಂಡ್ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕೆಂದು ಈಗ ನುಮಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ವಾಂಡ್ ಕಟ್ಟಿಸಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಮಹಮದಾಲಯವರಿಗೂ ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಅರ್ಜಿಗಳು ಏನಾಗಿವೆಯೋ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನನ್ನ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ನಾನು ತಿರುಗಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಜನ ನನ್ನನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ವಾಂಡ್ ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಏನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮೋಟಾರು ಹೋಗುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲ ಮೋಟಾರು ನಿಲ್ಲುತ್ತಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲಿಲ್ಲಾ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್‌ಸ್ವಾಂಡಿನಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯ, ನೆರಳಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲದೆ ಜನರು ಗೋಳಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಾಗಲೇ ಬೇಸಿಗೆ ಕಾಲದಲ್ಲಾಗಲೇ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಕಷ್ಟ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಂದರೆ, ನೀರಿನ

ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದು. ಅಥವಾಯಿಲ್ಲ ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಬಹಳ ಕಠಿಣ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ನಾನು ಒಂದು ಸಾರಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ನೀರಿಲ್ಲದೆ ಒಂದು ಮಗು ಗೋಳಾಡಿ ಸತ್ತಿತು. ಅದರಿಂದ ದಯವಿಟ್ಟು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ಪಾಯಿಖಾನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಕ್ಕನಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಎರಡು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳು ಇವೆಯೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಲೇ ಬೇಕು. ನನ್ನ ಒಂದು ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುವ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಅಲ್ಲಿಗೆದ್ದಿದ್ದಾರೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಈ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಪಾಯಿಖಾನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಕ್ಕನಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲದೆ ಹಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳು ಬಹಳ ಗೋಳಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ನಲುವಾಗಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಕಕ್ಕನಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಸೂಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಅಥವಾಯಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲೆ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆಯೋ ಅಂಥಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು; ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಇಷ್ಟೊಂದು ವಿಶಾಲವಾಗಿ ದೇಶ ಮುಂದುವರೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ ಜನಗಳು, ಹೆಂಗಸರು ಮಕ್ಕಳು ಓಡಾಡುವ ಕಡೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಿಂದ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡುಗಳು ಆಗುವುದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು ಇದೆ. ನನ್ನ ಖರೀದಾದಲ್ಲಂತೂ ಇದು ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದು ಇದೆ. ಆದಕಾರಣ ಅವುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಎರಡು ಮನವಿಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಅವುಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಜವಾಬು ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳಿಗೆ ಜವಾಬು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಕಾಲೇಜು ಇರುವ ಕಡೆಗೆ ಕಾಗವಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ (ಬೆಂಗಳೂರು ಕೋಟೆ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಯವರೇ, ಈ ದಿನ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡಲು ತಮ್ಮ ಅಪ್ಪಣೆಯನ್ನು ಬೇಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನನ್ನ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರಾದಂತ ಶ್ರೀ ಜ್ವಾಲನಯ್ಯನವರು ಹಿಂದೆ ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಕಂಪೆನಿಯಲ್ಲಿ ಷೇರ್ ಹೋಲ್ಡರುಗಳಾಗಿದ್ದವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟಂತಹ ತೊಂದರೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಸಾಕಷ್ಟು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷ ನಾನು ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ಬದರೀನಾರಾಯಣ್ ಅವರೂ ಕೂಡ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ನಾನು ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಅನೇಕಸಾರಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದರಿಂದ ಅನೇಕರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ; ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ, ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ರಾಜ್ಯವನ್ನು ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್‌ಸ್ಟೋರ್ಡ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನವರು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಹಿಂದೆ ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಕಂಪೆನಿಯವರು ಸಡ್ಡನ್ನಿದ್ದ ಸಿಟಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್‌ಸ್ಟೋರ್ಡ್‌ನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಮೇಲೆ ಆ ಕಂಪೆನಿಯಲ್ಲಿ ಷೇರ್ ಹೋಲ್ಡರುಗಳಾಗಿದ್ದವರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಮನವಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದಂತಹ ಕಾನೂನಿನ ಅಡಚಣೆ ಅಥವಾ ಇನ್ನೂ ಬೇರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಅಡಚಣೆಗಳಿದ್ದರೆ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೋಗಲಾಡಿಸಿ ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದಂತಹ ನೂಕುವಾದಂತಹ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಷೇರ್‌ದಾರರಾದ ಹೆಂಗಸರಿಗೂ, ಬಡಬಗ್ಗರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ ಕಾರಣ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನೂಕುವಾದಂತಹ ಕಾನೂನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

ಈ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪ್ರದೇಶಗಳ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಿಂದ ನಾನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಾಗರಿಕರು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಇರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನತೆಗಳನ್ನೂ, ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೂ ತಿಳಿಸುವ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯಮುಂದೆ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮೊದಲು ಶ್ರೀಗರುಡಾಚಾರ್, ಪೆಣ್ಣುಗಂ ಮತ್ತು ನಾರಾಯಣರಾವ್ ಇವರುಗಳು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆಗ ಅದು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು. ಆಗ ಈಗಿನ ಬಸ್ ದರದ ಕಾಲ ಭಾಗ ಕೂಡ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಷ್ಟು ಈಗ ಇಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯದಲ್ಲಿ ಅರ್ಧಕೂಡ ಈಗ ಇಲ್ಲ ಇದು ಬಹಳ ಶೋಷನೀಯ, ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಾವು ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ವ್ಯಸನ ಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಕಂಪನಿ ಇದ್ದಾಗ ರಾಭ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಜನಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರಾಗಿ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಇತ್ತು. ಈಗ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಇಲ್ಲ, ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್‌ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ನಷ್ಟವೂ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ನಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡಿಗೇ ಹೋಗಲೇ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಹೆಂಗಸರು ಮಕ್ಕಳಾದಿಯಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ಕಾಯಬೇಕು. ಒಂದೊಂದು ಸಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಂದರೆ ಒಂದರ ಹಿಂದೊಂದು ನುಗ್ಗಿ ಬರುತ್ತವೆ. ದಾರದೇ ಇದ್ದರೆ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಬಸ್ಸೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಆಡಳಿತವರ್ಗದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಮದ್ರಾಸಿನ ರಾಗಲೇ, ಬೊಂಬಾಯಿನ ರಾಗಲೇ ಕಲ್ಪತ್ತದ ರಾಗಲೇ, ಇದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಒತ್ತಡ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು, ಇಲ್ಲಿ ಹೊಲಸಾಗಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತೀವ್ರವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ಅನಭ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಒರಟುತನವನ್ನು ಸಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದವರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರಿಗೆ ಸರಿಯಾದಂತಹ ಶಿಸ್ತಿನ ಕ್ರಮವನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಡಬೇಕು ಹೋದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತುಂಬಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್‌ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸಿನ ದರದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ದರಕ್ಕೂ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ದರ ಕುಸಿಯಾಗಿದೆ. ಕ್ರಮ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಏರಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರು ಮತ್ತು ಇತರೆಯವರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಲಂಚದ ಹಾವಳಿ, ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಹೊಸ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಬದರಾಯಿಸಿ ಹಳೆಯ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ತಂದು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಜನ ಆಪಾದಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ನಷ್ಟವುಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕವರು ಇದ್ದರೆ ಈ ತರಹ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಬಸ್ಸನ್ನು ನೋಡಿದರೂ ಕೂಡ ಓವರ್ ರೋಡು ಇರುತ್ತದೆ ಈಗ ಬಸ್ಸಿನ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ವೇನೆಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಆಗಿಂದಾಗ್ಯೆ ಬಿ. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಜನಗಳಿಗೆ ದೊರೆಯತಕ್ಕ ಸೌಕರ್ಯ ಕಷ್ಟನಷ್ಟ ಏನೆಂಬುದನ್ನು ಅವರೇ ಸ್ವತಃ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟಗಳು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಆಗಿಂದಾಗ್ಯೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಡೆಸುವವರು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಕಷ್ಟ ಸುಖಗಳೇನು ಎಂಬುದೂ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ಅವರಲ್ಲಿ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

11-30 A.M.

ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು [ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ] ನೀಟ್ ಸಿಕ್ಕುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಯೊಂದು ಬಸ್‌ನಲ್ಲೂ ಓವರ್ ರೋಡ್ ಇರುತ್ತದೆ ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮೊದಲು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು, ಈಗ ಇವೂ ಸಹ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ನೌಕರರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಪೀಕ್-ಅವರ್ಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಟ್ರೈಲರ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಬಂದಮೇರೆ ಜನರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನುಕೂಲವಾಯಿತು, ಆದರೆ ಈಗ ಹೊಸ ದಾಗಿ ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೇಳಿದೆ, ಹೆಚ್ಚು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ

ಟ್ರೂಲರ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಮತ್ತು ಬರ್ಜು ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಮಳ್ಯೂನರ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತ ಹಣದ ಲೂಟಿಯಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಕ್ಟೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಿಂದ, ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಕೆ. ಆರ್. ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಿಂದ ಡಿಸ್‌ಚಾರ್ಜ್ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ರೋಗಿಗಳು ಏನಿದ್ದಾರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಬಡವರಿಗೆ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲು ಮನೆಗೆ ಹೋಗಲು ತೊಂದರೆಪಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಇಂತಹ ಬಡ ರೋಗಿಗಳಿಗೆ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಸರ್ಜಿಫಿಕೇಟ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಉಚಿತ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಲಕ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಲೆಜಿಸ್ಲೇಟಿವ್‌ಗಳಿಗೆ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ನಮಗಿರುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿಯಾದರೂ ಸರಿಯೇ, ಈ ಬಡ ರೋಗಿಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಉಚಿತ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕಾರ್ಮಿಕರೇಷನ್ ವಿರಿಯಾದಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಮೊಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ವರಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರಿಗೆ ಒಬ್ಬರಾಯಿನ ಕಾಲದಿಂದ ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿರುವ 4.75 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನೇ ಈಗಲೂ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ರೋಡಿನ ಇಂಪ್ರೂವೆಂಟಗಾಗಿ 60 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಬರ್ಜು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗ ಕೊಡುತ್ತಿರುವ 4.75 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅನೇಕ ಸಲ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಏಕೆಂದರೆ ಈಗ ಒಂದಕ್ಕೆ ಹತ್ತರಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸರ್ ಮೇಲೆ ಹಾಕುತ್ತಿರುವ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸರುಗಳನ್ನು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಿಂದ, ಇವುಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ರದ್ದು ಮಾಡಿದರೆ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಈ ಬಗ್ಗೆ ರೈತರಿಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಕಿರುಕುಳವೂ ಸಹ ತಪ್ಪುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಹಾವಳಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು, ಬಸ್-ಸ್ಟಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಜನರು ಬಹಳ ಕಾಲದವರೆಗೆ ಕಾಯುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು, ಮತ್ತು ಜನರ ಕಷ್ಟಸುಖಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಸ್ವತಃ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒದ್ದಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎ. ಆರ್. ಬದರೇನಾರಾಯಣ್ (ಶಿವಮೊಗ್ಗ).—ನನ್ನಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸುತ್ತಾನಾಲ್ವೆ ಮತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಬಾತೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊತ್ತಮೇಲೆ ಅನೇಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ತಮ ಪ್ರಗತಿ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗತಕ್ಕಂಥದ್ದೂ ಇದೆಯೆಂದು ನನ್ನ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಅನುಭವವಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಪೇಕ್ಷೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕನ್‌ಸರ್ನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಣದ ಟಿಮ್‌ಟೇಷನ್ ಬಹಳ ಇದೆ. ಯಾವ ಒಂದು ಸ್ಕೀಂ ಪಾರ್ಷ್‌ನ್ನು ಆಗಲೇ, ಹಾರರ್ ಆಗಲೇ, ಟ್ರೋ-ಟೂಬ್‌ಗಳನ್ನು ಆಗಲೇ ಈಗಿದ್ದು ಹಳೆಯವನ್ನು ಹಾಕಿಬಿಟ್ಟರೆ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್‌ನ್ನು ನಗಿಸತಕ್ಕ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೊದಲು ಅವರು ಎಲ್ಲ ಮೊದಲು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದರು, ಒಳ್ಳೆಯ ನಡತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಸರ್ಜಿಫಿಕೇಟ್ ಇದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಇದೇ ರೀತಿ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳನ್ನು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಅವರ ಹಿಸ್ಟರಿ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ನಂತರ ನೇಮಕ

(ಶ್ರೀ ಎ. ಆರ್. ಬದರೀನಾರಾಯಣ್)

ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಕೆಲವು ಕಾಲ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದವರೇ ಡ್ರೈವರ್ ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹವರ ಕೈಗೆ 80 ಸಾವಿರ, ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬೆಳೆ ಬಾಳುವ ವಾಹನವನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಅವರ ಅನುಭವ, ಕಾರ್ಯದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ಒಂದು ನಿಯಮವನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಅನುಸರಿಸಬೇಕಲ್ಲದೆ ಯಾರೋ ಬಂದು ಕೆಲಸ ಕೇಳಿದರು ಎಂದುಕೊಂಡು ಧೃಢದಂತೆ ಕೆಲಸ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಯಾವ ಹಿನ್ನೆಲೆಯನ್ನೂ ನೋಡದೆ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳನ್ನು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಏನು ಹಣ ಬರುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುತ್ತೇವೋ ಅದು ಬರುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಎರಡು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಒವರ್-ಲೋಡ್ ಇರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಚೆಕಿಂಗ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ವರೆಗೆ ಎಲ್ಲರೂ ಒಂದಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ತಿಂದುಹಾಕುತ್ತಿರುವುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನನಗೆ ವಿಶೇಷವಾದಂಥ ಅನುಭವವಿರುವುದರಿಂದ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಒಂದೊಂದು ಸಾರಿ ನಾನು ಸಹ ಚೆಕ ಮಾಡಿದಾಗ, ಜನ ಜಾಸ್ತಿ ಇದ್ದರೂ ಸಹ ಹಣದ ರೆಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರಿಯಾದಂಥವರನ್ನು ಈ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಭಟ್‌ಕರ್, ಸಿರ್ಸಿ ಮುಂತಾದ 200ರಿಂದ 400 ಮೈಲಿವರೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದಂಥ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷುರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ನೂರಾರು ಮೈಲಿಗಳ ದೂರ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲೂ ನಿಂತು ನಿಂತು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಹೆಂಗಸರು ಮತ್ತು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದರಿಂದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒವರ್-ಲೋಡ್ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಹಿಳೆಯೊಬ್ಬರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಸೌಕರ್ಯವಿರಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ನೂರಾರು ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟಾ ರೀತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೆಲವು ಸಲ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಬಹಳ ವೇಗವಾಗಿ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಘಂಟೆಗೆ 60 ಮೈಲಿಯಂತೆ ಬಿಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್‌ಗಳಿಗೆ ದಾರಿಬಿಡದೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಸ್ಪೀಡ್ ಲಿಮಿಟ್ ಇರುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ ದಿನ ಒಂದೇ ಬಸ್‌ನ್ನು ಅನೇಕ ಜನ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಕೈಲಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಒಬ್ಬನೇ ಡ್ರೈವರನ್ನು ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ರೀತಿ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ ಕೊಟ್ಟು, ಯಾರು ಸ್ಪೀಡ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕಳೆಯದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೋ, ಯಾರು ಪೆಟ್ರೋಲ್‌ನ್ನು ಮಿತಿಯಾಗಿ ಬಳಸಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ, ಅಂಥವರಿಗೆ ಇನ್‌ಸೆಂಟಿವ್ ಕೊಡುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಸ್ಟೋರ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ಆಗುತ್ತಿವೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಿಗಾದಿಂದ ನೋಡಿ ಆ ರೀತಿ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ಆಗದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದೇ ರೀತಿ ವೇಲ್‌ಫೇರ್‌ಗಳ ಹತ್ತಿರ 300 ರಿಂದ 400 ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಮಾಮೂಲನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಇಂತಹ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಸೆಂಟಿವ್ ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಆ ಮೇಲೆ ಶ್ರೀ ಜ್ವಾಲನಯ್ಯನವರು ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಮಾತನಾಡಿದರು. ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂತಹ ಕಂಪೆನಿಯಲ್ಲಿ 780 ಜನ ಷೇರ್‌ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಇದ್ದರು. ಹಿಂದೆ ಇದನ್ನು 18—20 ರೂಪಾಯಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಇಟ್ಟದಂತೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ನಣ್ಣ ನಣ್ಣ ಜನರು, ವಿಧವೆಯರು ಮೈಸನ್ಸ್ ಅಂಥವರೂ ಷೇರ್‌ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಫುನ್‌ಡಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿ, ಅಂಥವರಿಗೆ 18—20 ರೂಪಾಯಿಯಾದರೂ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದವರು, ಹಿಂದೆ ಕೊಟ್ಟ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಆರ್. ಧನಂಜಯ (ರಾಮನಗರ).—ನನ್ನಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಯಾರೂ ಇದನ್ನು ಕಣ್ಣು ತೆರೆದು ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲ. 58 ಲಕ್ಷ 65 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ರಾಶಿ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಾಲ್ಕು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎಂದೂ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನಾದರೂ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಅವರು ತಿಳಿದಿರುವುದು ಬಹಳ ತಪ್ಪು ಎಂದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಲುಕ್ಕಾನು ಇದೆ. ಮೈನ್ ಚೇರ್ಮನ್, ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್, ಡಿವಿಜನ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ಸ್ ಇವರು ಎಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಮಧ್ಯೆ ಮಧ್ಯೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ? ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಅಪೀಸ್ ಇನ್‌ಸೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ? ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಎಂಬುದನ್ನು ಯಾವುದನ್ನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಗಮನಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ನಣ್ಣುಪುಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ, ಅಲ್ಲಿ ಲಂಡನ್ ಎನ್ನುವುದು ಇಂದು ತಾಂಡವವಾಡುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವರು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು. ಇವತ್ತು ಯಾರು ಸತ್ಯವೆಂದರು, ಯಾರು ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೋ, ಅಂಥವರಿಗೆ ಕಾಲಿಲ್ಲ. ಅವರನ್ನು 6-8 ತಿಂಗಳಿಗೊಮ್ಮೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ಕಿರುಕುಳವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಯಾರು ಇವರು ಹೇಳಿದವಾಗ ಕುಣಿಯುತ್ತಾರೋ, ಯಾರು ಬಿಳಿ ಕಾಗೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ಹೌದು ಬಿಳಿ ಕಾಗೆ ಸ್ವಾಮಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೋ, ಅಂಥವರನ್ನು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷ ತಮಗೆ ಬೇಕಾದವಾಗ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಧಿಕಾರ ಇವತ್ತು ಯಾರಿಗೂ ಶಾಶ್ವತವಲ್ಲ. ಇಂದು ನಾನಾಗಲಿ, ಯಾರೇ ಆಗಲಿ, ಅಥವಾ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೂ ಯಾವುದೂ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿಲ್ಲ. ಅಂದಮೇರೆ ಇವರ ಅಧಿಕಾರವೂ ಎಲ್ಲಿ ಶಾಶ್ವತ?

ಈಗ ಮೈಸೂರು ಬೆಂಗಳೂರು ರೂಟ್ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅದರೂ ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಕಟ್ಟಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲೂ ದೊಡ್ಡ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದೇ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಆರು ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆ ನಾನು ಮಂತ್ರಿಯವರಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದೆ. ಅವರು ನನ್ನನ್ನು ಕೂಗಿನ ಸದಸ್ಯನೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು, ನಾನು ಕೂಗಿನಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅವರಿಗೆ ಹೇಳಿದೆ: ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ರಾಮನಗರದಿಂದ ಚುನಾಯಿತನಾಗಿದ್ದೇನೆ, ರಾಮನಗರದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಯವರು, ಅಂದರೆ ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸರು ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿ, ಕಟ್ಟಡ ಆರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಟೆಂಡರ್ ಕೂಡ ಕಾರ್‌ಪಾರ್ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಇನ್ನೇನು ಟೆಂಡರ್ ಕೂಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಿಂತಿದೆ. ಇವರು ಏಕೆ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ? ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಮಾಡಿದ್ದನ್ನು ಇನ್ನೊಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಬಂದು ತಪ್ಪಿಸಿದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಅವಮರ್ಯಾದೆ ಮಾಡಿದಂತಾಗುವುದಲ್ಲವೇ? ಮೈಸೂರು ಬೆಂಗಳೂರು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿರಬೇಕಾದರೆ, ರಾಮನಗರ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿದ್ದೆಂದರೆ ಇದು ಏನು ಅನ್ಯಾಯ ಸ್ವಾಮಿ? ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಫೌಂಡೇಷನ್ ಹಾಕಿದರೆ, ಅದನ್ನು ಇವರು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಇದು ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವವೇ? ಇಂದು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಎಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ, ಎಷ್ಟು ರಾಶಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ನೋಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಬರಬಾರಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೊಡನೆ ವರ್ತಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಗುಪ್ಸೆ ಬಂದಿದೆ. ಮೊನ್ನೆ ಸುಗನಹಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಹೋದಾಗ, ಐದೊವರೆಗೆ ಬರಬೇಕಾಗಿದ್ದ ಬಸ್ ಆರೂವರೆಗೆ ಬಂದಿತು. ಇದರಿಂದ ಜನರು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದಿವಿಜನ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ಸ್ ಯಾವುದೇ ಬಸ್‌ನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ನಾನು ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದೇನೆಂದರೆ, ದಿನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಮೈನ್ ಚೇರ್ಮನ್ ಮತ್ತು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಇಬ್ಬರೂ ಹೋಗಿ, ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಗುವೆ ಒಂದೆರಡು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರತಿದಿನ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ, ಡಿವಿಜನ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ಸ್ ಮತ್ತು ನಣ್ಣುಪುಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಎಲ್ಲಾ ನ್ಯಾಯ ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಲಂಚಕೋರತನ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು.

ಸ್ವಾಮಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಬಸ್ ಫೆಲ್ಡರುಗಳು ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿರುವವರೇ ಮನುಷ್ಯರು ನಗರದ ಹೊರಗಡೆ ಇರುವವರು ಮನುಷ್ಯರಲ್ಲವೇ? ಅವರೇನು ಬೇರೆ ಪ್ರಾಣಿಗಳೇ? ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಏಕೆ ತಾತ್ಕಾರ? ಹೊರಗಡೆ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಾಗಿ ಕಾಯುವ ಜನಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಫೆಲ್ಡರುಗಳೇ ಇಲ್ಲ, ಯೋರಿನರ್‌ಗಳಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾದರೆ ಜನಕ್ಕೆ ಏನು

(ಶ್ರೀ ಬಿ. ಆರ್. ಧನಂಜಯ)

ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತೆ ಆಯಿತು ? ಬಡಜನರು ಕಂದಾಯ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲವೇ ? ಅವರು ಕೊಡುವ ಡುಡ್ಡು ಬರೀ ನಗರದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಜನಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ. ಎಲ್ಲ ಜನರೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕು ಎಂದು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೇಶವಲ್ಲ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲ ಜನ ಅಧಿಕಾರ ವ್ಯಾಮೋಹದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದಾರೆ; ಇವನ್ನು ಬಿಡಬೇಕು. ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಜನಸೇವೆ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಿ. ಯಾರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೋ ಅವರನ್ನು ಹಿಡಿದು ಸರಿಯಾದ ಶಿಕ್ಷೆ ಕೊಡಿ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರುವ ಜನರೂ ಕೂಡ ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ಬಹಳ ಬೇಜಾರುಪಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿರುವವರು ಮಾಡುತ್ತ ಹೋದರೆ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸು ಪಕ್ಷವೇ ಆಳದು ಹೋಗುತ್ತೆ ಮತ್ತು ಜನರಿಗೂ ಕೂಡ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ಇರುವ ಪ್ರೀತಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಬಂದಿತ ಒಳಗಾಗಬಾರದು. ಮೇಲೆ ಇರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಿ ಅವರಲ್ಲಿ ಏನು ರೋಪದೋಷಗಳಿವೆ ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ದಿನೇ ದಿನೇ ಅಕ್ಕಿ ದೊಡ್ಡಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗುತ್ತಾ ಇವೆ. ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಯಾರೂ ನೋಡಿ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಿಗಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಯಾರಾದರೂ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿರುವವರು ಒಂದೊಂದು ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಒಂದು ರೀತಿಯಾದ ಭಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಇದರ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಬಿಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಾಮನಗರದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಫೌಂಡೇಷನ್ ಸ್ಕೋಪ್ ಹಾಕಿರುವ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡನ್ನು ಇನ್ನೂ ಸರಿಪಡಿಸಲಿಲ್ಲ. ಈಗರಾದರೂ ರಾಮನಗರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುವಂತಹ ಒಂದು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡನ್ನು ಮಾಡಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಸರಕಾರದ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡು ಮಾಡಿದರೆ ಇಲ್ಲಿನ ಜನಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರ ಗಮನಕೊಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡುಗಳಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಬೇಗನೆ ಕಟ್ಟಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ವೀರಪ್ಪಗೌಡ (ತೃಂಗೇರಿ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ಯಾಗತ ಮಾಡುತ್ತಾ, ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇವೊತ್ತು ಒಂದು ಸಂತೋಷ ನನಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಅದು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇಂದು ಇಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಕೊಡುವ ಸಲಹೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿಗಾ ವಹಿಸಿ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಸಂತೋಷಪಡಬೇಕು. ಕಡೆಗೆ ವೇಳೆ ನಡೆಸ್ಯರು ಇಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟ ಸೂಚನೆಗಳಿಗೆ ಯಾವ ಗಮನವನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಂತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವಾಗ ನನಗನಿಸುವುದು ಇದನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೈಬಿಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕಿ ಕುಳಿತಲ್ಲಿಗೆ ಸುಖವಾಗಿ ಹಣ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು, ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಏನೂ ಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬರಬರುತ್ತಾ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಈಚೆಗೆ ಬಹುವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸರಕಾರದವರೇನೋ ಇದನ್ನು ಹೇಗಾದರೂ ಸರಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುವ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರು ಸರಿಯಾಗಿ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರದಿಂದ ನಡೆಸುವ ಬಸ್ಸು ಯಾರ ಬಸ್ಸೂ ಅಲ್ಲವೆಂಬಂತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಯವರು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸು ತನ್ನದೇ ಬಸ್ಸೆಂದು ಡ್ರೈವರ್ ಕಂಡಕ್ಟರು ವರ್ತಿಸುತ್ತಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿ ಈಚೆಗೆ ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ನಾನು ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಅರಸೀಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಅಂದು ಅಲ್ಲಿಗೆ ನಾನು ಬಂದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್ ಆಯರ್ ಸೋರು ತ್ತಿತ್ತು. ಇದು ಅಲ್ಲಿದ್ದ ಡ್ರೈವರು ಹಾಗೂ ಕಂಡಕ್ಟರು ಎಲ್ಲರ ಗಮನಕ್ಕೂ ಬಂದಿತ್ತು. ಅವರಿಗೆ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಯಾರೋ ಒಬ್ಬರು ಪುನಃ ಒತ್ತಿ ಹೇಳಿದಾಗ ಅಲ್ಲಿದ್ದ ಕಂಡಕ್ಟರು ಡ್ರೈವರು ಸಹ ಯಾವ ರೀತಿ ಹೇಳಿದರು ಎಂದರೆ 'ಯಾರದ್ದು ಹೋಗುತ್ತದೆ ಇಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಅಪ್ಪನದೇನೂ ಹೋಗುತ್ತಿಲ್ಲವಲ್ಲ, ಹೋದರೆ ಹೋಗಲಿ' ಎನ್ನುವ ಉದಾಹರಣೆ ಭಾವದಿಂದ ಶುತ್ರರ ಕೊಟ್ಟರು. ಹೀಗೆ ನೀವು

ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ನೌಕರರ ಮನಸ್ಸು ಇದ್ದರೆ ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೇಗೆ ತಾನೇ ಗಾರವ ಬರುತ್ತದೆ? ಇಂತಹ ಜನರನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೇಮಿಸಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಾದ ನೀತಿಯಲ್ಲ. ಸರಕಾರದವರೇನೋ ಹೆಚ್ಚು ಜಕ್ಕು ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಅನೇಕ ಉದ್ದಮೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರು ಆಸೆಯಿಂದ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರು ಆಗಿರಬೇಕು. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ಆತ ಇಲ್ಲದೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಯಾವ ಅನುಕೂಲವನ್ನೂ ಮಾಡಿಕೊಡದೇ ಇರುವ ನೌಕರರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರ ತೀವ್ರವಾದ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಂದು ಜನರಲ್ಲಿ ಏನು ಒಂದು ಭಾವನೆ ಬಂದಿದೆ ಎಂದರೆ, ಸರಕಾರ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಪಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಜನಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಕಂಡಕ್ಕರುಗಳು ಬಹಳ ಎನೆಯದಿಂದ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಏಂದು ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವರು ಕಂಡಕ್ಕರುಗಳು ಎನೆಯದಿಂದ ಜನರೊಡನೆ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ದಿನಬೆಳಗಾದರೆ ನನ್ನಂತಹವನೇ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ನನಗೆ ಒದಗಿರುವ ಅನುಭವದಿಂದ ಇಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸರಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನೇ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದೂ ಇಲ್ಲ. ದಾರಿಯಲ್ಲೇನೋ ಚೆಕ್ ಮಾಡಲು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆ ಎಂತ ಆದರೆ ಬರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಲೈಟ್ ಹಾಕಿ ನೂಡನೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಚೆಕ್‌ಪಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಅವರೇನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಬಸ್ಸಿನ ಹಿಂದುಗಡೆ ಡ್ರೈವರು ಹಾಗೂ ಕಂಡಕ್ಕರು ಇಬ್ಬರೂ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಏನೋ ಒಂದು ರೀತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಚೆಕ್ ಮಾಡಲು ಬರುವವರು ಅಲ್ಲಿರುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳ ಎದುರಿಗೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದರೆ ಆಗ ಆಲ್ಟೇನ್ಸ್ ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ಕಂಡಕ್ಕರುಗಳು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಅಂತಹ ತಪ್ಪಾದ ಪ್ರಸಂಗಗಳು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಯಾವ ನೂಪರ್‌ವೈಸರೂ ಕೂಡ ಗಮನವನ್ನೇ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನನಗನಿಸುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜಕ್ಕು ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಜನಕ್ಕೆ ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟು ಅವರು ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡದೇ ಇದ್ದರೆ ಇಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಕಾರದವರು ಒಡಿಸುವುದರಿಂದ ಆಗುವ ಪ್ರಯೋಜನವೇನು ? ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಪ್ರಸಕ್ತ ಸರಕಾರದವರು ಬಸ್ಸು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪಾಸಗಿಯವರಿಗೇ ವಹಿಸಿದರೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದರ ವಿಚಾರ ಹೇಗಾದರೂ ಇರಲಿ ಇದರ ಆಡಳಿತದ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಿಗಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದು ಅತ್ಯಗತ್ಯ. ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿರುವ ಅಧಿಕಾರ ವರ್ಗದವರು ಜನಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಎನೆಯದಿಂದ ವರ್ತಿಸಬೇಕು. ಚೆಕ್ ಮಾಡಲು ಬರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನೂಕುವಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿತಸ್ಥರ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಜನಸೇವೆ ಮಾಡುವಂತಹ ನೌಕರರುಗಳೇ ಇಲ್ಲರಬೇಕು. ಈಗೇನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ, ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿರುವಾಗ ಕಂಡಕ್ಕರಿಗೆ ಹಿಂದಿನ ಲೈಟ್ ಹಾಕಿ ಮುಂದೆ ಚೆಕ್‌ಂಗ್ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವ ಸುಳಿವು ಹೇಗೋ ಗೊತ್ತಾಗುವಂತೆ ಅದನ್ನು ಅವರು ಹೇಗೋ ಅನುಸರಿಸಿಕೊಂಡು ಚೆಕ್ ಮಾಡುವವರು ಬಂದಾಗ ಅವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕದಂತೆ ಇಲ್ಲದ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತ ಹೋಗುವುದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯವೂ ನಾವು ನೋಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಇರಾಖೆಯವರು ಯಾವ ನೂಕುವಾದ ಕ್ರಮವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿರುವ ವಿಷಯವೇ ಆಗಿದೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಿರುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳಿಗೆ ಏನು ಕಷ್ಟಗಳಿವೆ ಮತ್ತು ಅವರಿಗೇನು ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ಕೆಲವು ಕಂಡಕ್ಕರುಗಳು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಜನರೊಡನೆ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯೇ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದರಿಂದ ಜನಕ್ಕೆ ತಾನೇ ಏನು ಅನುಕೂಲಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ ? ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಸರಕಾರದವರು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಅವಿಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಆದಾಯವೂ ಕೂಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತ ಬರುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳ ಪದ್ಧತಿಯಿಂದ ಕೊಡುವಾಗ ಎಷ್ಟೋ ಜನಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಎಲ್ಲಿದೆ ಎಲ್ಲಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳ ರೀತಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾದವರಿಗೆ ತಿಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ನಾವೆಲ್ಲ ಪಾಸಿನ ಮೂಲಕ ಒಡಾಡುತ್ತೇವೆ ನಾವು ಸಹ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವ ಅನುಕೂಲವಿರಬೇಕು. ಟಿಕೆಟ್ಟು ಪದ್ಧತಿ ಅರ್ಥವಾಗುವಂತಿರಬೇಕು. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಇಳಿಯುವಾಗ ವಾಹನವು ಬೇರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಮಾನ್ಯ ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ನಾನು ಒಂದು ಸಾರಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಟಿಕೆಟ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಳಿಯುವಾಗ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರಿಂದ ವಾಹನವು ಟಿಕೆಟ್ಟನ್ನು ಕಂಡಕ್ಕರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣವೋ ಗೊತ್ತಾಗಲಿಲ್ಲ. ನಾನು

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ಎರಪ್ಪಗೌಡ)

ಇದನ್ನು ಆಗಿದ್ದ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ ಅರಸಿನವರಿಗೆ ಹೇಳಿದಾಗ ಇವೆಲ್ಲಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ವಾದವು ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಿದೆ ಎನ್ನುವಂತೆ ಹೇಳಿದರು. ಇದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ನನಗಂತೂ ಬಹಳ ಅಶ್ಚರ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಇರಾಖೆಯವರು ಇಂತಹ ಅಕ್ರಮ ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇರಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನ ಕೊಡು ವುದು ಅವಶ್ಯವಿದೆ ಎಂದು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ನಾವೇನಾದರೂ ಸಚಿವನ್ ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸರಕಾರದವರು ಮುಂದಿನ ಸಾರಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಬರುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ನಾವು ಹೇಳಿದುದನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ನಮಗೂ ಕೂಡ ಒಂದು ರೀತಿಯಾದ ಸಂತೋಷವಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಾವು ಹೇಳುವ ಮಾತುಗಳಿಗೆ ಸರಕಾರದವರು ಬೇರೆ ಕೊಟ್ಟು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಸಂತೋಷವೂ ನಮಗೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಕೂಡ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಸರಕಾರದ ಮುಂದಿಡಬಹುದು. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ನಾವು ಹೇಳುವ ಸೂಚನೆಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಪುರಸ್ಕಾರವೇ ದೊರೆಯದೇ ಇದ್ದರೆ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನ ವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಜನತೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗಳೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸರಕಾರದ ಮುಂದೆ ನಾವು ಇಲ್ಲಿಡುವಾಗ ಇದನ್ನು ಸರಕಾರ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಜನತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನವಾಗದೇ ಇದ್ದರೂ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಅನುಕೂಲವಾಗು ತ್ತದೆ. ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಕೊಡುವ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಬದಲು ಮುಖ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಉದ್ದನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ರಸ್ತೆ ಇಲ್ಲದೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಲೈನುಗಳನ್ನು ಮನಾಪಲ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದುದರಿಂದ ಶೃಂಗೇರಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಆಗುಂಬೆ ಇಂಥಾ ಮೇಲ್ ರೋಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಡಲು ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ.

12-00 NOON.

ಇನ್ನು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ವಿಚಾರ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಂಡು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗುವವರು ಬನ್ನಿ ಬನ್ನಿ ಎಂದು ಕೂಗುವುದು ಕಿವಿಗೆ ಕೇಳಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಖಾಸಗಿ ಕಾರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ತರಹ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಇರಾಖೆಗೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಾನು ಹತ್ತಾರು ಸಲ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದರ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಶ್ರೀಮಂತರು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಪಾಂಡುರರು ಇವಳ ಅಂಗಡಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡವರು ಖಾಸಗಿ ಕಾರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮೈಸೂರಿಗೆ ನೂರಾರು ಟ್ರಿಪ್ಸ್ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್-ಇಡಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಏನೂ ಇಲ್ಲ, ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲುಕ್ಮಾನು. ಖಾಸಗಿ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡುವ ಹಾಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಶೃಂಗೇರಿಯಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಐದು ಅಂದಾಜಿಸದರೆ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆನೇಕ ಕಾಗದಗಳನ್ನು ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಿಲ್ಲ. ಇನ್‌ಕ್ವಯರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದರಂತೆ, ಆಗ ನಾನು ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಕೇಸೂ ಹಾಕಲಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮೈಸೂರಿ ನಿಂದ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಶೃಂಗೇರಿಗೆ ಇನ್‌ಕ್ವಯರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಖರ್ಚು ಗಿರಬಹುದು! ನಮ್ಮ ಮನೆಗೆ ಬಂದು ಗೌಡರು ಇದ್ದಾರೆಂದೇ ಎಂದು ವಿಚಾರಿಸಿದರಂತೆ. ನಾನು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಯಾವ ಕಡೆ ಇನ್‌ಕ್ವಯರಿ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಮನೆಯವರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದರು ಎನ್ನುವುದು ಇಷ್ಟೇ ನಮಗೆ ಗೌರವ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಏನಾಗಿದೆ ಅಂದರೆ, ಊರಿನಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶೇಷ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಉಂಟಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡವರ ಮೇಲೆ ಕೇಸು ಹಾಕ ಬೇಕೆಂದು ಎರಪ್ಪಗೌಡರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ ನನ್ನ ಮೇಲೆ ಜನರನ್ನು ಎತ್ತಿ ಕಟ್ಟಿದಹಾಗಾಯ್ತು. ಇದನ್ನು ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಖಾಸಗಿ ಕಾರು

ಇಬ್ಬುಕೊಂಡು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ದುಡಿಯುವುದನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಿ.ಬಿ.ಡಿ. ಇದ್ದಾರೆ, ಪೊಲೀಸರು ಇದ್ದಾರೆ. ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕಾರು ಹೊಡೆದದ್ದು ಹಿಡಿದು ನಾರ್ಕಾರು ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಕಾರನ್ನೇ ಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿ ನಡೆದರೆ ಇದು ಎಲ್ಲಾ ನಿಂತುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿದಿನ ಅಂಥವರು ಕಾರು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಖಾಸಗಿ ಕಾರಿನಲ್ಲೆಯೇ ಜನ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಹಿಡಿಯಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೇ? ಇದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಾಸಂಜ್ಞೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೊನ್ನೆಯ ದಿನ ನಾನು ಇದನ್ನು ನನ್ನ ಕಣ್ಣಿನಿಂದ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ನನ್ನನ್ನೂ ಕೂಡ ಅವರು ಕರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಬಗಿ ಇಬ್ಬುಕೊಂಡು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡಲು ಆಗದಿದ್ದರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಫೀಯಾಗಿ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳೇ ಬೇಕಾಗಿರಲಿ, ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ರೀತಿ ಇರಲಿ. ಕೆಲವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಕಟ್ಟಿ ಕಷ್ಟದಿಂದ ಸಂಪಾದಿಸಿ ಶ್ರೀಮಂತನಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಮೋಸದಿಂದ ಸಂಪಾದಿಸುವುದು ಇದು ಸರಿಯೇ?

ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಇಲ್ಲ ಮಾತನಾಡುವುದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಟೈಮಿಂಗ್ ವಿಷಯ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಬದ್ವಿನಾರಾಯಣ್ ಅವರು ಸಹ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಾಲ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಂಗ್ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಪ್ರಾಸಂಜ್ಞೆಯವರಿಗೆ ಬೇಕಾದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ತುಮಕೂರು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಐದು ನಿಮಿಷ ನಿಲ್ಲಬೇಕು ಎಂದು ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ 20 ನಿಮಿಷ ನಿಂತು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೂ ಅನಾವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಕಾಲವನ್ನು ಹಾಳು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. 50-60 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥವರ ಕಾಲ ಹಾಳಾಗಬಾರದು. ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸಿ ಬರೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಕೊಡುವುದು, ವೇಳೆ ಹಾಳು ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ. ಅದುದರಿಂದ ರಾಂಗ್ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಫಾಸ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಏನಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನಂಬ ನಂಬ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಹತ್ತು ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸಲು ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ನಾಗಪ್ಪ (ರಾಯಚೂರು).—ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಂಡಿಸಿದಂತೆ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಖಂಡಿಸುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. 1956ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದು ಸರಕಾರವು ಕೆಲವು ಭಾಗವನ್ನು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಆಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯವಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಂಧ ಪ್ರದೇಶದ ವಶಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾದುದು. ಆದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ರಾಯಚೂರಿನಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ಹಾಗೂ ರಾಯಚೂರಿನಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕವರೆಗೆ ಎಂಥ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ. ಹೈದರಾಬಾದ ರಾಯಚೂರು 125 ಮೈಲು ಅಂತರ ಇದೆ, ರಾಯಚೂರು ಕರ್ನಾಟಕ ಸುಮಾರು 60 ಮೈಲು ಇದೆ. 1956ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಇತ್ತು, ಆದರೆ ಅಂಧ ಪ್ರದೇಶದವರು ಹೈದರಾಬಾದು ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ನಡುವೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಮೂರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿದಿನವೆ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಯಾದಗಿರಿ ಹೈದರಾಬಾದ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮದು ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಇದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಆದಾಯ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದ್ದರೂ ಅಂಧ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಂಧಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಆದಾಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಇರುವುದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾದುದು. ಅದುದರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬೇಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಷ್ಟೇ: ಈ ಬಗ್ಗೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ಅಂಧ ಪ್ರದೇಶದ ಸರಕಾರದೊಡನೆ ವಿಚಾರ ಏಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿ ರಾಯಚೂರು ಹೈದರಾಬಾದ, ರಾಯಚೂರು ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಎರಡು ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಕಾರ ತೀವ್ರ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ 1956ರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಡಿವಿಜನಲ್ ಆಫೀಸು ಇತ್ತು. ಡಿಪೋ ಮತ್ತು ವರ್ಕಶಾಪ್ ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ರಾಯಚೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಟಿಯವರು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಡಿವಾರ್ಟ್ ಮೆಂಟಿಗೆ ಜಾಗ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಡಿವಿಜನಲ್ ಆಫೀಸು ಇಡುತ್ತಾರೆ, ಆಫೀಸು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಎಂಟಾಣಿಗೆ ಒಂದು ಗಜ ದರದ ಪ್ರಕಾರ ಜಮೀನು ಇವರ ವಶಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟರು. ಆದರೆ ತದ್ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ಆಫೀಸು ಮತ್ತು ವರ್ಕಶಾಪ್ ಗುಲ್ಬರ್ಗಕ್ಕೆ ಏನೊಂದು

(ಶ್ರೀ ಎಂ. ನಾಗಪ್ಪ)

ವಿಚಾರವಿಲ್ಲದೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಿದರು. ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಡಿಪೋಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯ ನೋಡಿದರೆ ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಇದೆ. ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ದೂರ ದೂರದ ಬಸ್ ರೂಟ್‌ಗಳು ಇದ್ದು ಆದಾಯ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚು ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್ ಅಫೀಸು ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್ ಇರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದು ಅಶ್ಚರ್ಯ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಮೂಲಕ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಗಂಗಾವತಿ ಮತ್ತು ಕುಷ್ಟಗಿ ಇಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ತೆಗೆದು ತೀವ್ರವಾಗಿ ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್ ಅಫೀಸ್ ತೆಗೆಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಒತ್ತಾಯದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಲಿಂಗನುಗೂರು ಡಿಪೋನಲ್ಲಿ ಸಾಧಾರಣ 7 ಸಾವಿರ ಲೀಟರ್ ಡೀಸಲ್ ಆಯಿಲ್ ಮತ್ತು ಒಂದು ಸಾವಿರ ಲೀಟರ್ ಕೆರೋಸಿನ್ ಆಯಿಲ್ ಅಪವ್ಯಯವಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ರಾಯಚೂರು ಡಿಪೋನಲ್ಲಿಯೂ ಆಗಿದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಷಯ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ತೀವ್ರ ತನಿಖೆ ನಡೆಸಿ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ ಒಂದೊಂದು ಡಿಪೋನಲ್ಲಿ ಏಳು ಏಳು ಸಾವಿರ ಲೀಟರ್ ಡೀಸಲ್ ಏಣ್ಣ ಅಪವ್ಯಯವಾದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಯಾವ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ, ನಮಗೆ ಮೊದಲು ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಆದಾಯವೇನು, ಈಗ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವೇನು, ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ನಾರಗಡ್ಡೆ ಎಂಬ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರವಿದೆ. ಇದನ್ನು ಎರಡು ಧೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಡೆವಲಪ್ ಮಾಡಿ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಸೆಂಟರ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನನ್ನ ಬೇಡಿಕೆ. ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ತೀವ್ರವೇ ಗುಂಡಲ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಕಟ್ಟುತ್ತೇವೆಂದು ಗುಂಡಲ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಕಟ್ಟಿದರೆ ಮುಖ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರವಾದ ನಾರಗಡ್ಡೆ ಮತ್ತು ಹದಿನಾಲ್ಕು ಹಳ್ಳಿಗಳು ನೀರಿನಲ್ಲಿ ಮುಳುಗುತ್ತವೆ. ಅದು ಒಂದು ಪುಣ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರ, ಆ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಜರುವ ಒಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ಕ್ಷೇತ್ರ, ಅದನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಸೆಂಟರ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲರತಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ವತಿಯಿಂದ, ಜನತೆಯ ವತಿಯಿಂದ, ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡ್ ವತಿಯಿಂದ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ತೀವ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು 1968-69ರಲ್ಲಿಯೇ ಇದನ್ನು ಒಂದು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಸೆಂಟರ್ ಆಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸ ಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತ ನಾಲ್ಕು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎ. ನಂಜಪ್ಪ.—(ಶಾಂತಿನಗರ) ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಿ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ ಸ್ವಾಮಿ.

ನಾನು ಹೋದ ವರ್ಷ ಬಜೆಟ್‌ನ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಸಿವಿಲ್ ವಿರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಓದಾಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರ ತಿಳಿಸಿದ್ದೆ. ಅದೇ ಸಮಾಚಾರವನ್ನು ಈಗಲೂ ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸಿವಿಲ್ ವಿರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಓದುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಅಫೀಸು ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಉಪಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ತೋರಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಬಸ್ ಪಲ್ಟರುಗಳಿಲ್ಲ. ಬಿಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಮಕ್ಕಳು ಮರಿ ಸಮೇತ ಒಣಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ, ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ನೆನೆಯುತ್ತಾರೆ. ಇದುವರೆಗೂ ಬಸ್ ಪಲ್ಟರುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದುವರೆಗೂ ಶಾಂತಿನಗರದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ನಾನು ಅನೇಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕಾಗದ ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇದುವರೆಗೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಲ್ಲ.

21 ಎ ರೂಟ್ ಬಸ್ ಕೇಂಬ್ರಿಜ್‌ರೇ ಟಿಪ್ಪಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಅಫೀಸು ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಜನಗಳು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಉಳಿದ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಜನಗಳೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದೇ ಬಸ್ಸನ್ನು ದೊಮ್ಮೆ ಕೂರಿಗೆ ಮುಂದುವರಿಸಿದರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು

ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಕಾಗದಗಳನ್ನು ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಏನಾದರೂ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವೆ ಇದ್ದರೆ ಬಹುಗಳನ್ನು ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದರಾಗಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಅವರ ಅನಾನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದರಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ದೊಮ್ಮಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅನೇಕ ಬಹುಗಳು ಬಂದರೂ ಕೂಡ ಅವೆಲ್ಲ ಅಲ್ಲಗೆ ಬರುವುದರೊಳಗಾಗಿ ತಂಬಿಮ್ಮ ಅಲ್ಲ ಕಾದಿರುವ ಜನಗಳಿಗೆ ನೀಟು ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಬಹುಗಳು ದೊಮ್ಮಳೂರುವರೆಗೆ ಮುಂದುವರಿಸಿದರೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಕೂಡ ಒಂದು ಅರ್ಜಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಜನಗಳ ಕಷ್ಟಸುಖ ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದುವರೆಗೂ ಅಲ್ಲಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ ಕೂಡ ಅಲ್ಲಗೆ ಹಾಕಿಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿರುವ ಕಡೆ ತಕ್ಷಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮಲ್ಲೇಶ್ವರ, ಬನವನಗುಡಿ, ಈ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ, ಅದೇ ಸಿಎಂ ಏರಿಯಾ ಕಡೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ.

ಮೊನ್ನೆ ಎಚ್. ಎ. ಎರ್. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್ ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿದರು. ನಾಲ್ಕು ದಿವಸ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಯಿತು. ಮಾನ್ಯ ಉಪ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕಂಡು ಏನಾದರೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದೆ, ನಿನ್ನೆಯಿಂದ 93 ನೇ ನಂಬರ್ ಬಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಾವು ಹೋಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರಿಗೆ ಹೇಳುವವರೆಗೂ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟ ಸುಖವೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬಾರದೇ? ನಿಜವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಂದ ಬಹಳ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲುಕ್ಮಾನು ಕೂಡ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಟೆಂಡರುಗಳನ್ನು ಕರೆದು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಏಕೆ ಲುಕ್ಮಾನಾಗುತ್ತದೆ? ನನಗೆ ಒಂದು ರೂಟ್ ಬಸ್ ಕೊಡಿ, ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳೂ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರುಗಳೂ ಸೇರಿಕೊಂಡು ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ದುಡ್ಡನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ನಷ್ಟವೆಂದಿಗೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರೇ ದುಡ್ಡು ತಿಂದು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವಸೂಲಿ ಕಡಮೆ ಆದರೆ ಕೆಲವು ಕಾಲ ನೋಡಿ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿರುವ ಬಹುಗಳು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ವಹಿಸಿದರೆ ಎಷ್ಟೋ ನಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಇವರೂ ಏಕೆ ಮಾಡಬಾರದು? ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಅಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ಏಕೆ ಮಾಡಬೇಕು? ಟೆಂಡರುಗಳನ್ನು ಕರೆದು ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಹಾಕಿರುವವರಿಗೆ ಕೊಡಿ. ಅದಿಲ್ಲದೆ ಈಗಿರುವಂತೆಯೇ ಇದ್ದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲುಕ್ಮಾನು ಆಗುವುದು ತಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ.

ಎಷ್ಟೋ ಬಹುಗಳು ಕೆಟ್ಟ ಹೋಗಿ ವರ್ಕ್‌ಪಾವಿಲ್ಲವೆ. ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಸರಿಪಡಿಸಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ ರಸ್ತೆ ಮೇಲೆ ತರಬೇಕು. ಪ್ರತಿಯೊಂದಕ್ಕೂ ಕಾಗದಗಳನ್ನು ಬರೆಯುತ್ತಿರಬೇಕು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹೋಗಿ ನೋಡಬೇಕು, ಜನಗಳ ಕಷ್ಟ ಸುಖ ಹೇಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಅವರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್, ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಇವರುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ನೋಡಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದಲೂ ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಬೆಳಗ್ಗೆ ಒಂಬತ್ತೊಂವರೆ ಗಂಟೆಗೆ ಒಂದು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ ಸ್ಥಾವಿನ್ಯಯೂ ಎಷ್ಟು ದೂರ ಜನಗಳು ಕ್ಯೂನಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತೇನೆ. 26ನೇ ರೂಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಎರಡು ಮಾತ್ರ ಒಡ್ಡುತ್ತಿವೆ. ಎರಡು ಬಹುಗಳು ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾಗುತ್ತವೆಯೇ? ಇತ್ತ ಕಡೆ ಏಕೆ ಗಮನ ಕೊಡಬಾರದು? ಒಂದು ಸಲ ಒಂದು ನೋಡಿ ಜನಗಳು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಕ್ಯೂನಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿ, ಜನಗಳ ಕಷ್ಟ ಸುಖವನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಏಕೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬಾರದು? ನಾವು ಕಾಗದ ಬರೆದರೂ ಇದುವರೆಗೂ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈ ತರಹ ಮಾಡಿದರೆ ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಗೆ ಕಟ್ಟಿ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ.

ರಾತ್ರಿ ಎಂಟು ಗಂಟೆಯ ನಂತರ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ದುಡ್ಡನ್ನೆಲ್ಲ ಜೇಬಿಗೆ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ದಿನ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಚಕ್ರ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ಮೇಲೆ, ಟಿಕೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಟಿಕೆಟ್ ಚಕ್ರ ಮಾಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಏಕೆ ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಬರಬಾರದು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ನಿಟಿ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ಸಿಎಂ ಏರಿಯಾದ ಜನಗಳಿಗೆ ಏಕೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬಾರದು? ಕೆಲವು ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು

(ಶ್ರೀ ಎ. ನಂಜಪ್ಪ)

ಮಲ್ಲೇಶ್ವರ ಮತ್ತು ಬಸವನಗುಡಿ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವರೆಂದು ಆ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಗಮನ ಕೊಡದೆ ಇರುವುದು ಸುಖ್ಯ. ದಯವಿಟ್ಟು ಈಗರಾದೂ ಎಲ್ಲ ನಾಗರಿಕರಿಗೂ ಸುಖವಾದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಕಡೆಗೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಕೆ. ರಾಜಯ್ಯಶೆಟ್ಟಿ (ಚಿಕ್ಕನಾಯಕನಹಳ್ಳಿ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೇ, ಈ ಬೇಡಿಕೆಯು ಎಷ್ಟು ಸೂಕ್ತವಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹೊಡಿರುವ ಬಂಡವಾಳ ರಾಧವನ್ನು ತುತ್ತಿದೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಸ್ವಾಮಿಂಟರ ಬೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಸುಬ್ಬರಾಯನ ಕೆರೆ ಅಂಗಳವನ್ನು ಖರೀದಿಮಾಡಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಂದು ಚದರಗಜದಂತೆ ಸ್ವೆಟನ್ನು 132 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಆ ಸ್ವೆಟಿಗೆ ಬೆರೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಅದೇ ಎಂ.ಐ.ಸಿ. ಕಟ್ಟಡಕ್ಕೆ 15 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಮತ್ತು ಕೆನರಾ ಬ್ಯಾಂಕಿಗೆ 20 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಮತ್ತು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ 10 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಚದರ ಗಜಕ್ಕೆ ದರ ಹಾಕಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಹಾಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವೆಟನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಇಂದು 132 ರೂಪಾಯಿ ದರ ಕೊಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸ್ವೆಟನ್ನು ಕೊಂಡಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ, ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಸ್ವೆಟನ್ನು ಕೊಂಡು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಸಾಧುವಾದುದೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪೆಂಗಳೊರ್ಟ್ 132 ರೂಪಾಯಿಗೆ ಒಂದು ಚದರಗಜದಂತೆ ಸ್ವೆಟನ್ನು ಸರಕಾರದಿಂದ ಪಡೆದು ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದು ಉಚಿತವಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಿರಬಹುದು. ಇದು ಹಾಸ್ಯಾಸ್ಪದವಿಚಾರ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸ್ವೆಟು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಇಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಷ್ಟು ಬೆರೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವರೀತಿ ಒಪ್ಪಿದರೋ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಎರಡನೆಯದು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬಂಕುಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಏರಿಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿರುವುದು ಇದು ಅನೇಕ ಕಡೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿವೇಚನೆ ಬೇಕು. ವಿಧಾನಸೌಧದ ಬಳಿ ಒಂದು ಪೆಟ್ರೋಲು ಬಂಕಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಾಗಲೇ ಬಹಳ ಅಕ್ಷೇಪಣೆ ಬಂತು. ಅದಾದಮೇಲೆ ಸ್ಟೆಂಟ್ ಮಾರ್ಥಾಸ್ ಅಸ್ಪತ್ತ್ರೆಯ ಬಳಿ ಒಂದು ಪೆಟ್ರೋಲು ಬಂಕಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವಾಗಲೂ ಅದನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಒಂದು ತತ್ವ ಅನುಸರಿಸಬೇಕು. ಅಸ್ಪತ್ತ್ರೆಯ ಬಳಿ ಹಾರನ್ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಹೆಚ್ಚು ಗರಾಟೆಯಾಗ ಬಾರದೆಂದು ಹಾರನ್ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗಾಗಿವಾಗ ಅಸ್ಪತ್ತ್ರೆಯ ಬಳಿ ಗರಾಟೆಗೆ ಅವಕಾಶವಾಗುವಂತೆ ಪೆಟ್ರೋಲು ಬಂಕನ್ನು ತೆರೆಯಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು ಸರಿಯೇ? ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು, ರಾರಿಗಳು, ಅಲ್ಲಗೆ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತವೆ, ಹಾರನ್ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ, ಎತ್ತಬ್ಬವಾಗಿರಬೇಕಾದ ವಾತಾವರಣದಲ್ಲಿ ಶಬ್ದ ಕಡಮೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಸರಕಾರ ಪೆಟ್ರೋಲು ಬಂಕಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟು ಗರಾಟೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು ವಿವೇಚನೆಯಿಂದ ಮಾಡಿರುವ ಕೆಲಸವಲ್ಲ, ಕೊಡುವಾಗ ವಿವೇಕದಿಂದ ವರ್ತಿಸಬೇಕು. ಯಾರದೋ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೊಳಗಾಗಿ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಗಾಳಿಗೆ ತೂರಬಾರದು.

ಮೂರನೆಯದು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುವ ವಿಚಾರ. ಅನೇಕರು ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಅದನ್ನು 50 ಸಾವಿರದಿಂದ ಒಂದು — ಒಂದೊಂದರ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಮಾರಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಕೆಲವರಿಗೆ ಇದೇ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ, ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಈ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಲೈಸೆನ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟಮಾಡಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದು. ಗೆಟಿಟಿನಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಷ್ ಮಾಡಿ ಸ್ವಂತ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿ ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ಸಂಪಾದನೆಗಾಗಿ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ಪಡೆದು ಅದನ್ನು ಮಾರಿ ಕೊಳ್ಳುವವರಿಗೆ ಕೊಡಬಾರದು. ಅಂಥವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯ. ಇದನ್ನು ಸರಕಾರ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಬಸ್ಸು ರೂಟುಗಳನ್ನು ಹರಾಜುಮಾಡಬೇಕು, ಅದರಿಂದ ಈಗ ಬರುತ್ತಿರುವುದರ ಹತ್ತರಷ್ಟು ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂದು ಹತ್ತಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರಿ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮನಿ ಎಂದು ಹೇಳುವವರನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ, ಕೊಟ್ಟ ಹಣಕ್ಕೆ ರೆಸಿಡಿಯಿಲ್ಲ, ಲೆಕ್ಕವಿಲ್ಲ, ಹೀಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಹಿಂದೆ ಸರಕಾರ ಬಸ್ಸು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದಾಗ ದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯ ದಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯಿತ್ತು, ಜನರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಚಾರ್ಜ್ ಕಡಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಆಸೆಯಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ಹಾಗೆ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ವಾಗದೆ ಕಷ್ಟ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಳಗಾಂಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸಿದೆ, ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯೂ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಕಾರಣ ಕೇಳಿದರೆ ಅದು ಮದ್ಯ ನಿಂತು ತಡ್ಡದ ಹೊರತು ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ವರ್ಷಾಪಿನವರು ಬಸ್ಸಿನ ಕಂಡೀಷನ್ ಸರಿಯಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಆದರೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದೇ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅವು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆ ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ, ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಒಂದೆಸೀಟಿನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ರಿಸೇರಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಒಳ್ಳೆ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ಇಲ್ಲ ನೋಡಿದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಕಾಯಿರೆ. ಇಂದು ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ಸಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕಿದರೆ ನಿಲ್ಲುವುದಿಲ್ಲ, ಬ್ರೇಕ್ ಹಿಡಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ಕಾರಣ ಕೇಳಿದರೆ ವರ್ಷಾಪಿನವರು ತಮ್ಮ ಮಾತನ್ನು ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ, 5 ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುವ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಉರುಗಳನ್ನು ಸೇರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೊರಡದಿದ್ದರೆ ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಂದ ಹೊರಡತಕ್ಕವು ಹೇಗೆ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೊರಡುತ್ತವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಪೆಡ್ಲರ್ ಪ್ರಕಾರ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಆಡಳಿತವರ್ಗದವರು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿರುವ ಹಾರನ್ ಕೇವಲ ಒಂದೂವರೆ ರೂಪಾಯಿ ಬೆರೆ ಬಾಳತಕ್ಕದ್ದಾದ್ದರಿಂದ ಮುಂದುಗಡೆ ಹೋಗುವ ವಾಹನಗಳವರಿಗೆ ಹಾರನ್‌ಮಾಡಿದರೆ ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ದರಿಂದ ಅವು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಹಾರನ್ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಫಸ್ಟ್ ಏಡ್ ಬಾಕ್ಸ್ ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಬರೀ ಖಾಲಿ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಆ ರೀತಿ ಇವೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಉಪಯೋಗವಾಗುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಕ್ರಾಂತಿಕಾರವಾದ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮದ್ರಾಸು ಮತ್ತಿತರ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಶಿಸ್ತಿನಿಂದ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ನೀತಿ ನಿಯಮ, ಆಡಳಿತ ಎಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ಇಲ್ಲೂ ಕಲೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಾದರೂ ಸಾರಿಗೆ ಇರಾಖೆಯ ಆಡಳಿತ ಸುಗಮವಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕು ಮತ್ತು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿರಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಮನಗಂಡು ಸರಿಯಾದ ಸೂಕ್ತ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಸುಧಾರಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವರೆಂದು ಆಶಿಸಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

Sri V. N. PATIL (Humnabad).—I had requested for an opportunity to speak. I want ten minutes. I may be informed whether I will get an opportunity or not.

Mr. CHAIRMAN.—The hon'ble Member will get an opportunity.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ನಾಡಗೌಡ (ಮುಂದೋಳ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಗ್ಗೆ ಮುಂದಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ, ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ಣಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ವಾಂತ್ಯವಾಗಿದ್ದು ಇರಾಖೆಯವರು ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಜನರಿಗೆ ಸಹಾಯಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕ್ಯಾಂಟಿನ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. 10-20 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಕ್ಯಾಂಟಿನ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳು ಸಿಕ್ಕದೆ ಹೊಟ್ಟೆ ತುಂಬಿ ಕೊಳ್ಳುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಅದು ದರಿಂದ ಆ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಆದರೂ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳು ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶ ಬಡವರ ದೇಶ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇರಾಖೆ ಬಡ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ವಿ. ನಾಡಗೌಡ)

ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದ್ದು ಕೆಲವು ಕಡೆ ಲಗ್ನೂರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಬದವಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಸೌಕರ್ಯ ನೀಡಲು ಅನುಮೋದನೆಯಾಗಿರುವಾಗ ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಉಪಯೋಗವಾಗುವ ಲಗ್ನೂರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೆಳಗಾಂ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಿಗೇಕೆ ಒಡಿಸಬೇಕು? ಶ್ರೀಮಂತರಿಗೆ ಬೇಕಾದರೆ ಅವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಲಗ್ನೂರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ದರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯ ನಾಗರಿಕರ ಮೇಲೆ ಹೊರೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

12-30 P.M.

ದೂರದ ಪ್ರವಾಸ ಕೈಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಿಗೆ ಲಗ್ನೂರಿ ಫೇರ್ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ, ಅದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇನ್ನು ಮುಂದೆ—ಪರದೇಶದಿಂದ 4 ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ತಂದಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಅಭಿಮಾನದಿಂದ ಬಡ್ಡೆಟ್ ಟ್ವಿಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಒಂದು ಡಿಪೋಗೆ ಅಥವಾ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ಗೆ 4 ಅಥವಾ 6 ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅಲ್ಲಿನ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿ ಕೊಟ್ಟುಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೇರಳವಾಗಿ ಇಡುವುದಾದರೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಲಗ್ನೂರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಹಾಕಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಡಿಪೋನಲ್ಲೂ ಸೆಪರೇಟಾಗಿ ಒಂದೊಂದು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್‌ನ್ನು ಇಟ್ಟರೆ ಜಾತ್ಯಕಾಲದಲ್ಲಿ—ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಮ್ಮನ ಜಾತ್ರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ನ ಸಹ ನಿಂತು ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ, ವ್ಯವಹಾರಸ್ಥರಿಗೆ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ, ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜನತೆಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಾಗಿ ತಾವು ಒಂದೊಂದು ಡಿಪೋನಲ್ಲೂ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಆತ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಆದಳಿತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದಾಗ ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ವಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಅಪವ್ಯವಹಾರ ಅಷ್ಟೊಂದು ಕಂಡುಬರದೇ ಇದ್ದರೂ ಇತ್ತ, ಕಡೆ ಅಪವ್ಯವಹಾರ ಇದೆ ಅನ್ನು ವಂತಹದು ಕೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ನೋಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಬಸ್ ಕಂಡರ್‌ಗಳು, ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮತ್ತು ಚೆಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸರುಗಳು ಇವೆಲ್ಲಾ ಸಂಘಟನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಒಬ್ಬರನ್ನೊಬ್ಬರು ಬಿಡಬಾರದು—ಆ ರೀತಿಯಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲುಕ್ಸುನಾಗುತ್ತಿದ್ದದ್ದೇ ಹೊರತು ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ರಾಭ ಆಗದೇ ಇರುವುದು ಕಂಡುಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಕ್ರಮೇಣವಾಗಿ ಈ ದಾಳಿ ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ಇತ್ತೀಚೆರಾಗಿ ಆರಂಭವಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಕೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಂತೆ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಆಫೀಸರುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟು, ಅಪವ್ಯಯವಾಗತಕ್ಕ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಬಂದು ಮಾಡಲಕ್ಕೆ ಏನು ಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ನಂಬಿಕೊಂಡು ಇದ್ದೇನೆ. ಇಷ್ಟು ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ವೇಳೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. CHAIRMAN.—The discussion on this demand should close today. I will try to extend time by 10 or 15 minutes and accommodate two or three more Members. Mr. V. N. Patil, can speak for five minutes.

Sri V. N. PATIL.—I wanted ten minutes. I thank you. If it is less than 10 minutes, I refuse to speak. I cannot speak within five minutes.

Mr. CHAIRMAN.—I do not want to shut out debate. I shall accommodate the member for one or two more minutes. He may try to speak as succinctly as possible and give suggestions. He may commence now, let us see.

Sri V. N. PATIL.—Sir, Coming to the Demand of the Road Transport Department, at the outset I wish to say something about

the recent statement of the hon'ble Minister for Transport and Tourism in connection with the recent student disturbances. In case the attack on the buses continued, he held a threat that the Government will have to consider the proposal of denationalisation of road transport. I think this is an indication of the coming events. This is sufficient basis to infer that there is heavy pressure on the Minister concerned and the Government from the vested interests to denationalise the Road Transport. This disturbance and the reason of attack on buses, is only a ruse to undo nationalisation. Now, we can know the mind of the Government. If students have done something wrong, it amounts to indiscipline among the students. To inculcate discipline among the student population, we will have to go to the root cause for student disturbances and student discontent and find remedies for them. That is a separate question. Under the pretext of student indiscipline, the Government should not think of denationalisation of Road Transport. For that matter, that is not at all the reason. There are other more valid reasons which the Government won't give out. Government have thought of denationalisation because, as I already said, of pressure from vested interests. Second, there is not sufficient profit. If they want to denationalise, there can be hundreds of reasons; they can search for some reason or other and do it. I am forewarning the Government that it will be the blackest day in the history of Mysore if denationalisation is resorted to. I want to suggest to the Government and the Minister concerned never try to use that cursed word 'denationalisation' again. That is a step which will help only monopolists, capitalists and vested interests and Government will become their benefactors. It is to the detriment of the common man. I do not understand why our state is sustaining losses in this venture. In Hyderabad State, nationalisation of buses was in existence even prior to responsible Government came into existence (1948) 20 years. Though Hyderabad is one of the most backward States, it nationalised all its road transport even during the reactionary regime of the Nizam. There, the Road Transport Department was making a profit of crores and not lakhs of rupees; the profits were running to crores of rupees. Having spent Rs. 13 crores here, the Department has shown a profit of Rs. 50 lakhs. It shows that the Government has no serious approach to the problem. It must be said to the credit of the Nizam that in Hyderabad State the Road Transport Department was working most successfully. It must be remembered that then there was no democracy in that State; it was not the people's Government that was running the administration then. Still the people were pleased with the working of the transport system; there was efficiency in the administration and that naturally resulted in profits to the Department. We should not feel shy to give compliments to the Nizam's administration in that respect; and we are now to hang our head in shame, for this sort of loose and corrupt administration compared to the ruler of the Hyderabad State for giving an efficiency and satisfactory transport service in his State. What was the

(SRI V. N. PATIL)

secret of his success? There was clean and efficient administration, though mainly for the kings luxury which is lacking here. The result is maximum inconvenience, hardship and annoyance to the public.

There are several defects in the Department. The Government has thoroughly failed to set them right. It has become a habit with Conductors not to issue tickets. It has the connivance of the checking staff. The driver of the coming bus alerts the conductor of the another bus even when there is genuine checking staff by saying that the maternal uncle is waiting for this bus watching the conductor. So, immediately manipulation of accounts and issue of tickets follows. So, there will be time lag for falsifying the entries in trip sheets and issue of tickets. In fact, all the surprise checking is for show; from top to bottom there is secret understanding and unless the whole set up is overhauled, and the guilty are harshly punished, it is difficult to improve the working of transport system. Of course, it is a reflection of the society in which we are living; it is a reflection of the character of the society which unable to meet both ends takes refuse to corrupt methods, as honesty is rarely and more often is exposed to hardships and panalised for its folly, and dishonesty is approvingly encouraged by the present party in power as it is in power, thanks to political dishonesty, goodbye to principles, of national interests, and only by corrupt methods. This character crisis is not peculiar to any particular individual. Government will have to do a lot to improve the department. Whenever the Traffic Inspector comes to a bus, he lays his hands on the leather bag of the Conductor and snatches a five-rupee note. It is left to the Conductor to make it up willy-nilly, for which he will be allowed a free hand. As long as the demands of the driver and the other checking staff are met, the Conductor is at liberty to adopt any means to cheat the Corporation and make money. That apart, why has this dishonesty and corruption continued? Why is it not possible to put down this pilferage? If some driver or conductor or even an Inspector is caught in his nefarious transaction, some Congress man M. L. A. will come to his rescue; the M. L. A. will approach the Minister and within half-an-hour, the culprit will be absolved. So, how can the morale of the staff be improved at this rate if there is interference and no disciplinary action against the staff resorting to corruption and misdeeds? How can there be any respect for the Government if every one of the delinquents caught today, escapes tomorrow without punishment? The Department will have to give the maximum punishment to the staff who indulge in such malapractices; the maximum penalty has to be inflicted on them so that it may serve as a lesson to others.

One other reason for the inefficiency in the Transport Department is insecurity of service. In Bangalore itself, the strength of the drivers and conductors woking on a temporary basis come to nearly

973

600; it may be even more. I am referring only to the Bangalore Division. As and when they are required, they will be taken to duty and when they are no longer required, their services will be dispensed with the next morning. There is no security at all. Naturally this insecurity of service makes them more and more greedy to meet the demands of hard days by resorting to small tactics. If it is known to a person that he will be sent home tomorrow morning, he will try to extract the maximum benefit from the office he is having. This is what is happening in the M. S. R. T. C. This should be remedied.

Progress and improvement can be shown when there is planning. This is also lacking in the Transport Department. Old, rickety vehicles are not replaced. Injections are given to time-barred bogies and fresh lease of life given to them from time to time, instead of condemning them and discarding them. Passengers will be remarking with utter derision that while the Ministers and officers and staff have changed, the old carriages and buses are a permanent feature. The Ministers have changed, officers have changed but the policy remains the same. From Majestic to Mahatma Gandhi Road, there is no bus in spite of the demand for the past several years. Government should rise to the occasion and find out the requirements of the common man and provide them with such amenities, at the rate moderate and tolerable to his purse. Such necessities are not attended at all at present. Actually, there will be several private buses and taxis would be standing near the bus stops and pick up the passengers. In Gulbarga, I can say, the private bus owners earn more than the salary of the Ministers in this way. If a person gets permit for one bus, he would be in a position to put six buses on the road within a short period; such is the profit earned by the private bus owners. I do not know the poverty of Government to invest more and more on the buses which is a most paying venture. This shows that there is no intention on the part of the Government to do this job neatly and honestly in an efficient way but on the other hand, they want the private people to earn all the profits. I want a categorical statement from the Government to whom does your loyalties and responsibilities belong? Is it to the people and common man or is it to the private vested interests? The persons who are in the administration are, perhaps, having interest of their own in the private bus owners-political interest and the interest of private bus owners. This policy is wrong and Government should give up this policy. Government should try to meet the demands of the drivers and the conductors and then make them realise their responsibility. You should behave towards them as a good father. If the father is not good towards the child, then the latter cannot have any respect or regard towards the father, and starts getting desperate.

In Bidar, Gulbarga and Raichur Districts there were no bus routes. During the last five years, we have some routes. But, for every single MSRTC bus, there are ten private buses owned by private people plying on the same route. Therefore, we must see that more and more MSRTC

(SRI V. N. PATIL)

buses are put on the road rather than allowing the private Bus operators making lot of money at the cost of the State and people. Public is not at all for the private sector and the vested interests. During marriage season, most unworthy and unfit buses would be plied and people are made to sit on the top of the buses and no police officer takes action because the Mamool would be paid to him. In Jatra period due to over-loading several accidents occur and so many people die. Especially in May and June this is the situation in Gulbarga, Bidar and Raichur districts. In marriage season the private buses would be so much over-loaded that it would be very difficult even to breath freely. Suffocation would be so much that small children die even. Because I hail from rural areas and the hon'ble Minister also hails from rural area, I remind him not to forget the soil to which he belongs. I therefore insist that more and more MSRTC buses must be put on these routes and prevent the private owners from looting the people. Let not the private Bus operators make hay in the Congress Raj. Buses purchased for forty or fifty thousand rupees would be laying unused and not repaired to make them fit to be put on the routes. They would be simply auctioned at as low a rate as Rs. 5 or 6 or 7,000. The private owners purchase them. spend a few thousand rupees on them and run them and make lot of money. Buses condemned as unworthy would be run by private owners as worthy. I fail to understand the logic behind it why not Government spend money and repair them to make the Road-worthy and if the same cannot become road-worthy. Then how is it the same Government and its Agencies grant fitness certificates to the Bus operators the moment they spend few thousand rupees for repairs and white wash to Bus. This by way of buttering the palms of the greedy officers both in MSRTC to declare and to rot a Bus as unfit and to R.T.O. office for declaring it as fit. That means we have Government paid staff for the benefit and as agents to the private monopolists.

Mr. CHAIRMAN.—The Hon'ble Member may conclude now.

Sri V. N. PATIL.—Yes, Sir. Thank you.

† Sri S. R. BOMMAI (Kudgol).—Mr. Speaker, Sir, I rise to oppose the demands before the House. It has been already said by a number of Members and also time and again that the Government is going at dead-slow speed in the matter of nationalisation of the bus routes. I may tell this House that the erstwhile Bombay State which consisted of Gujarat, Maharashtra and North Karnatak, nationalised the bus routes and completed within two years in all the districts. I do not know why this Government is so slow in nationalising the bus routes in the old Mysore area. After ten years of the reorganisation of the State, only in two districts, I think, we have been able to nationalise. If this is the rate of speed they proceed, it will take another 30 to 40 years to complete nationalisation of road transport in the whole of the State. It is because, in my opinion, there is so much of pulls and pressures on the Government by

the vested interests which have come in the way of nationalisation. So, I appeal to the Minister in charge, who is taking keen interest, to see that nationalisation of bus routes is completed within a year or two so that we can have uniform road transport system in the whole of the State.

Coming to the administration of the department, it is a Corporation, it is a business concern; it should be a profit making concern. As has been said by many hon'ble members, in most of this old Mysore area, particularly, Bangalore Division, the department is incurring heavy losses. What is the cause? In Bangalore City we have to stand in queue for hours to get a seat. No bus comes empty; buses are always over-loaded but still I do not know how there can be loss. I have heard that even a ticket printing machine was stolen and lakhs of rupees worth tickets were printed and they were issued to the passengers in Bangalore City Transport Bus. When a ticket printing machine is stolen and false tickets are printed and issued to thousands of passengers nobody has checked it. I do not know whether Government is aware of this. When this was being carried on by a number of conductors, how is it that the Inspectors did not notice it? What were the officers doing? Were they also hand in glove with the conductors? If this sort of an activity is allowed to go on without notice, what type of Government or what type of Department we are having, I ask. In a number of places we have seen that the conductors do not issue tickets at all. They take the money and never issue the ticket. But, when this is brought to the notice of the authority, no check is conducted.

Coming to the other aspect of the department, I must say that the purchases of the tools and spare parts, is another sorry state of affairs. We all know that when a private person purchases a vehicle, he is given a commission of 15 to 20 per cent by the agents. When the department is purchasing number of vehicles why not this percentage is made available to the department? What are the authorities doing? If it has been obtained, has it been accounted in the books of the department? If it has not been obtained, why not? I am told that this commission is obtained but in the form of kind or cash and it goes to the officers; I do not know whether it goes to the pocket of the Minister or not. That has to be seen and verified. Sir, when private persons are getting in lakhs, why not the department? Let there be an enquiry brought about it and let there be an answer from the Government in this regard.

Coming to the bus stations, particularly, in North Karnatak, there are no city bus stations at all. In Hubli city, not a single bus station is there. No shelter is provided for the passengers. In rainy seasons, men, women and children will have to stand in the pouring rain. In spite of several representations made, this has not been attended to, either in Hubli or in Dharwar cities. Whenever the question is raised, it is said that a search is going on for a suitable site. Speaking about the bus facilities given to the legislators, I am thankful to the Government for extending such a facility. But it is interesting

(SRI S. R. BOMMAI)

to note the way we have been treated. We have been given a pass book which is so big. We are required to keep a carbon paper and pencil. When we have to keep all these things, it would look as if we have been doing a conductor's work. I request the Minister to immediately look into this and make a change in the system and a simple pass book is given; or else an alternate arrangement could be thought of because to make a legislator to carry carbon paper, pencil and all that will look awkward.

About the taxation I must say that the tax has been increased. In the matter of paying tax on agriculture tractors the persons are made to go to the R.T.O's office thrice in a year. Formerly they were required to go only once in a year. By making a farmer to go to R.T.O's office thrice you are making him to spend more and more because we cannot get work done without paying. The Hon'ble Minister must also be aware that there are permanent agents in the place. Unless we pay, things will not be done. For an agriculturist it is difficult to go to R.T.O's office. I suggest that he should be asked to go only once in a year. Otherwise it will be troublesome to the agriculturist.

Thank you.

SRI DIGAMBARA RAO B. KALMANKAR (Aland).—Mr. Speaker, while opposing the Demand, I want to just put forth some local problems of Aland and also Gulbarga District. It was represented to the Minister long back that Aland which is in the border of our State has got heavy traffic with Maharashtra and there are no sufficient number of buses on that side. There was a proposal to start bus from Osmanabad to Gulbarga *via* Aland; from Pandarapura, an important place of pilgrimage to Gangapur *via* Aland; from Sholapur to Gulbarga *via* Aland. These three or four buses are very essential for that part of the State. As at present what we see is even though we have a bus from Aland to Hiroli, because of the fact that there is good traffic on that route some private buses are run. Though several complaints are made, no action is taken. Another point is, in the buses that are run, the conductors are not issuing tickets. Even private bus owners are paying heavy amounts to the officers and that is why even though proposals are made, no arrangement is made or action is taken to put down the malpractices. That is why though there is heavy traffic and large revenue is collected, very little goes to the M.S.R.T.C. In one case I was travelling from Kazoori to Aland and on that day I saw a conductor who was issuing tickets. He issued tickets to particular passenger and that passenger got down at a particular village and another passenger who got into the bus from that village was given the same ticket. He went upto Aland. Like that there are several instances. I have informed these to the Minister and I am happy that he has suspended him. Even though these cases are brought to the notice of the Divisional Controller he is quite indifferent to such happenings.

My submission is that the revenue of this department is getting down because the conductor and other persons are making a lot of money by not allowing the collected money and not issuing tickets. That is why the revenue is suffering. I would request the Minister to pass orders to the effect that the Divisional Controller personally goes to every nook and corner of Gulbarga and check these things. I have also got another thing to submit. Many of the congress people are running private buses. They are the people who help the Congress at the time of election. In order not to displease them they have given some more routes. Otherwise I do not see any reason why complete nationalisation should not take place. This is also one reason why from Bidar to Aurad there are no buses. Some private buses are running. If enquiries are made it can be known that some important congress persons are connected with it.

I thank the Chair and conclude.

Sri MOHAMED ALI.—Mr. Speaker, let me at the outset convey my sincere thanks to the members who have participated in the debate and offered their valuable suggestions. I do assure the House that while implementing the schemes or running the administration the suggestions made by the members during the discussion on the Demands will be duly kept in view. Particularly I would like to inform the hon'ble member Sri Veerappa Gowda that whatever suggestions are made by the members during the Discussion will receive due respect and attention by the Government.

So far as the Motor Vehicles Department is concerned, it is a major revenue earning department. The yardstick to judge the efficiency and the working of the department must be the earnings of the department. I would like to bring to the notice of the House that the earnings of the Motor Vehicles Department has gone up this year by 12.2 per cent as compared to 1966-67.

Sri L. SRIKANTIAH (Nanjangud).—May I know what the percentage of return on the capital invested?

Sri MOHAMED ALI.—I am referring to the income accrued from the taxation on motor vehicles. The Road Transport Corporation is different. The capital invested is nil so far as Motor Vehicles Department is concerned. This is the only department on which we are spending minimum on establishment, that is Rs. 19,17,000.

1-00 P.M.

So far as the Motor Vehicles Department is concerned, some very sweeping remarks have been made and it has been said that in some of the R. T. Os offices corruption is rampant. At the same time it has been mentioned that it is not so in all cases. On this occasion I have no mind to say much about this question of corruption because I have already on an earlier occasion made a statement on the floor of

(SRI MOHAMED ALI)

the House that, if any specific allegation is brought against any official, then nobody would be spared. I have waited for one long year and I have yet to receive any specific allegation.

Generally, remarks have been made that the Motor Vehicles Department is not manned with sufficient staff to cope with the work. Here I would like to remind hon. Members that the Motor Vehicles Department has come into existence only in 1957 and since then the department is being reorganised and it will naturally take some time to provide good offices and to fully develop the department.

Sri S. SIVAPPA.—Eleven years have passed.

Sri MOHAMED ALI.—The difficulty in providing good offices in districts and even in Bangalore City is due to the stringent economic position of the State. I would like to provide a good office to every R. T. O., but in view of the financial position, Government have to take a phased programme. Anyway, from the cut motion that has been moved and from the remarks made by the hon. Members there is a general feeling that tractors which are used for agricultural purposes must be exempted from taxation. There is already exemption for such tractors under Rule 16 (1) and tractors which are exclusively meant for agricultural purposes are already exempted from taxation. Now orders have been issued to register tractors wherever they are presented for registration. Therefore, the small procedural difficulty that was being experienced by people for registration has been got over by the recent Government order. Here, I would like to mention that the Motor Vehicles Department has taken many decisions to make the procedure for registration and to deposit taxes easy and I am aware that a very difficult and complicated procedure does breed corruption. Now, taxes may be deposited at taluka treasuries and counter signatures on challans are no more necessary.

One very important measure that has been taken by the Motor Vehicles Department is the Inter-State agreement with Maharashtra, Andhra and Madras to increase the quota of public carriers and this is definitely going to help trade and business relations with adjoining States. Since the time at my disposal is very short, I have no mind to go into the details of these agreements, but these agreements are definitely going to have a salutary effect on the economy of the State. We have already entered into an agreement for 200 composite permits and there is a proposal to increase it to 400.

Many observations have been made about the working of the Road Transport Corporation. It came into existence in the year 1961 and ever since its formation it has maintained a steady growth in its activities. I would like to give the Hon'ble House figures for the years from 1961-62 to 1967-68 which will indicate the greater tempo of development in subsequent years and particularly during the year

1967-68. In 1960-61 the position of fleet was 1,792 and in 1967-68 it is 2,345. The staff in the year 1961-62 was 11,762 and in 1967-68 it is 17,200. In 1961-62 the number of routes was 1,301 and now this year it is 2,168. In 1961-62 the road mileage operated in kilometers was 0.72 lakh and now this year it is 1.11 lakhs. Daily service in kilometers in 1961-62 was 2.22 lakhs and this year it is 3.76 lakhs. The passengers carried per day were 4.33 lakhs in 1961-62 and this year 7.20 lakhs. This clearly indicates a greater coverage of mileage and we are carrying every day 7,20,000 passengers and we are covering 3,72,000 K. M. per day. I would like to make a brief statement regarding the financial results of our operation. This is for the last six years.

Year	...	Gross revenue (In Lakhs).
1962-63	...	866.67
1963-64	...	971.55
1964-65	...	1047.00
1965-66	...	1246.15
1966-67	...	1455.51
1967-68	...	1685.00

Margin of profit :	...	(In lakhs).
1962-63	...	32.92
1963-64	...	72.74
1964-65	...	76.49
1965-66	...	89.84
1966-67	...	67.60
1967-68	...	110.00

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—What is the percentage of return we get by way of interest? How much percentage it will work out with regard to the capital invested?

Sri MOHAMED ALI.—Gross Revenue is Rs. 16.85 crores. The net income is 1.10 lakhs inclusive of income tax.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—It is not even $\frac{1}{4}$ per cent on the capital invested.

Sri MOHAMED ALI.—But the Hon'ble member should remember that income is after deducting $6\frac{1}{2}$ per cent interest on the capital and allowing 10 per cent depreciation. During the period of last six years, the cost of operation has gone up by 100 per cent it is nearly double.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—In respect of private operators they can make a profit of not less than 20 per cent.

Sri MOHAMED ALI.—I do not know that. I have not had an occasion to look into the accounts of the private operators.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—There are your officers. You can ask them.

Sri MOHAMED ALI.—How can I ask them and how can they know? Anyhow, I would like to inform the House that there has been an increase of 18 per cent in income of the Road Transport Corporation, during the year 1967-68 as compared to the year, 1966-67. There would have been much more income this year, but for the fact that the Corporation has to pay Rs. 60 lakhs more to meet the enhanced pay scales and allowances. This is an additional expenditure incurred. There is an increase in the excise duty on tyres and other materials. We are incurring an additional expenditure of Rs. 25 lakhs for this purpose this year. On account of taxation on high speed diesel oil, we have to incur an additional expenditure of Rs. 7 lakhs. We have met all these expenditure without increasing the fares. During 1967-68 also no fares have been increased. On account of all these expenditure the margin of profit has been reduced.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—All the previous years fares have been increased. May we know why the fares have been increased?

Sri MOHAMED ALI.—There are various reasons which contribute to the increase in fares. Uneconomic operations, and increased taxation are the main reasons for the increase in fares.

Sri L. SRIKANTIAH.—Have you estimated the pilferage in the Department?

Sri MOHAMED ALI.—If the Hon'ble member has got an estimation, he can kindly pass it on to me.

Sri L. SRIKANTIAH.—On the sum invested, you must be able to tell us.

Sri MOHAMED ALI.—The Government of India has appointed Keskar Committee. They have given a very huge report and they have stated that there has been a heavy taxation on motor vehicles, petrol, diesel oil and all other materials and that taxation has reached a very saturation point and it has rendered the entire industry uneconomical. As I have said just now there has been 100 per cent increase in the cost of operation during the last six years otherwise the position would have been better. With these expenditure and cost of operations as I have stated earlier, it is not possible to expect huge margin of profit.

Sri B. P. GANGADHAR.—Taking into consideration the heavy amount that has been invested, what is the percentage of profit we are making and what is the percentage of interest we are getting?

Sri MOHAMED ALI.—The Government have invested only a sum of Rs. 16 crores and on the capital invested, the Government is receiving a net income of 6½ per cent by way of interest and apart from this the Corporation has made an income of 1.10 lakhs this year.

Mr. CHAIRMAN.—What is the point in repeating the same question?

Sir, I have to make a few submissions regarding the losses of the B.T.S. Peak-hour problem is not peculiar so far as Bangalore Transport Service is concerned. It is a world-wide problem. Nowhere in the world, City Service is making a profit. Even a private concern, which is reputed for efficiency and otherwise, which is running City Services of Majura, is losing Rs. 4 lakhs each year. Hon'ble Members were very much critical about losses in B.T.S. This year, when compared to last year, the losses have been reduced to Rs. 5 lakhs. We are trying our best to see that the losses are further reduced. A bus, so far as peak-hour is concerned, either way goes empty; After leaving officials to Vidhana Soudha, workers to the factories or boys to the schools or colleges, buses have got to get back empty and has to go empty to clear them off from offices, factories and schools and colleges. This aspect will have to be considered carefully. This is a world-wide problem. Due to frequent use of gears in City buses, a City Service bus requires 26 gallons of fuel for a day as a mofussil bus requires about 18-19 gallons of fuel for the same distance and time. As such the cost of operation for City Service buses is more and these buses have got to run from early morning to midnight.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Please see that they do not run on the foot-paths. We do not mind financial loss !

Sri MOHAMED ALI.—So far as the ratio of accidents when compared to any other Transport undertaking in the country is concerned, I should say that Mysore is the lowest. No doubt, I have received a letter from the hon'ble Member to avoid accidents. I have set up a Committee and the Committee is looking into the matter as to what extent accidents might be reduced.

AN HON'BLE MEMBER.—That speaks of the civic sense of the people here.

Sri MOHAMED ALI.—Many factors are there. This is not an occasion for me to go into those details.

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—It is because the mechanical control is not good.

Sri MOHAMED ALI.—That is one of the reasons why I have appointed a Committee in the Road Transport Corporation to go into the matter. Wherever possible we will try to avoid the accidents.

Sri G. N. PATIL (Hoovinahippargi).—What is the time stipulated for the Committee to submit its report ?

Sri MOHAMED ALI.—No time has been fixed. But, the question is being examined.

Sri G. N. PATIL.—Shall we know who are the members of the Committee ?

Sri MOHAMED ALI.—The members of the Committee are : the Chief Mechanical Engineer, M. S. R. T. C., the General Manager, M.S.R.T.C., the Chief Engineer, Roads and Buildings and the Transport Commissioner.

Sri H. B. JWALANIAH.—The Commissioner, Bangalore City Corporation could have been included in the Committee!

Sri MOHAMED ALI.—He has nothing to do with it.

Sri S. SIVAPPA.—What about Road Trains?

Sri MOHAMED ALI.—Road Trains have become very popular and they are in great demand.

Sir, one more important thing which has been pointed out is about the compensation that was paid to the old B. T. S. Co., when nationalisation had been made. The point frequently raised and representations made to the Government is that they had deposited income-tax in advance, the advance income-tax had not been made available to them, and secondly after announcing nationalisation, assets and liabilities have been taken after 10 years, as a result of which the price of shares had gone down and all that. So far as income-tax is concerned, there is some weight in the representation which they have made. The whole question is being examined by the Government, and possibly, it requires an amendment, a legislative measure and also the concurrence of the Government of India.

Sir, I have taken note of all the observations made by the hon'ble Members. So far as proper issue of tickets, change in timings, nationalisation of remaining routes, etc., I will take necessary action regarding the suggestions made by the hon'ble Members to meet their demands. I hope that the House will unanimously vote on this Demand.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಶ್ರೀಕಂಠಯ್ಯ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಚೈರ್ಮನ್ ರೀಟ್ರೀಡಿಂಗ್ ಪ್ಲಾಂಟ್‌ನ್ನು 6 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ 5-6 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಗದಗಿನಲ್ಲಿ ಐದಾರು ಅಗಿ ಬಿದ್ದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು? ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಕಲಾಸಿಪಾಳ್ಯಂ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಟರ್ನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ಅಷ್ಟೊಂದು ಚಿಕ್ಕದಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಸಿಟಿ ರೈಲ್ವೇ ಸ್ಟೇಷನ್ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಂಡ್ ಕಟ್ಟಿಸಲು ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ಅರ್ಧದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಂತಿದೆ. ಜಾಗೃತ ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ? ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ಕಾಂಡುಕೊರೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳಲು ಜಿಲ್ಲಾ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಮಿಷಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು.

1-30 P.M.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಬಿ. ಜ್ಯಾಲನಯ್ಯ.—ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನಿಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಂತಹ ಒಂದು ವಿಧಾನವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕು.

Sri MOHAMED ALI.—Regarding the retreding plant at Hubli and the construction of Bus-stand at Dharmambudi Tank (Subhasnagar), the hon'ble member has put two questions and one Short Notice Question, and they are going to be taken up shortly. Anyhow, it is not correct to say that the retreding plant costing about Rs. 6 lakhs was lying idle for six years at Hubli. It costs hardly Rs 45,000, and in order to make it

28TH MARCH 1968

71

economical we had to purchase a few moulds which took some time, and now the plant has been commissioned and it is working.

So far as the construction of Bus Stand is concerned, there was a little difficulty with the Contractor and that has been resolved and the work is under progress.

Mr. CHAIRMAN.—Now, I shall put the motion to the vote of the House. The question is :

“That a sum not exceeding Rs. 19,17,000 including the sums already voted on account be granted to defray the charges which will come in course of payment during the financial year for the period ending with the 31st day of March, 1969, in respect of ‘Taxes on Vehicles’.”

The motion was adopted.

Mr. CHAIRMAN.—The House will now stand adjourned and will re-assemble at 1 O’Clock on 4th April, 1968.

The House adjourned at Thirty Minutes past One of the Clock to meet again at One of the Clock on Thursday the 4th April, 1968.
